STAGIONE 1892-93.

PROGRAMMA DI

Viaggi con biglietti Internazionali

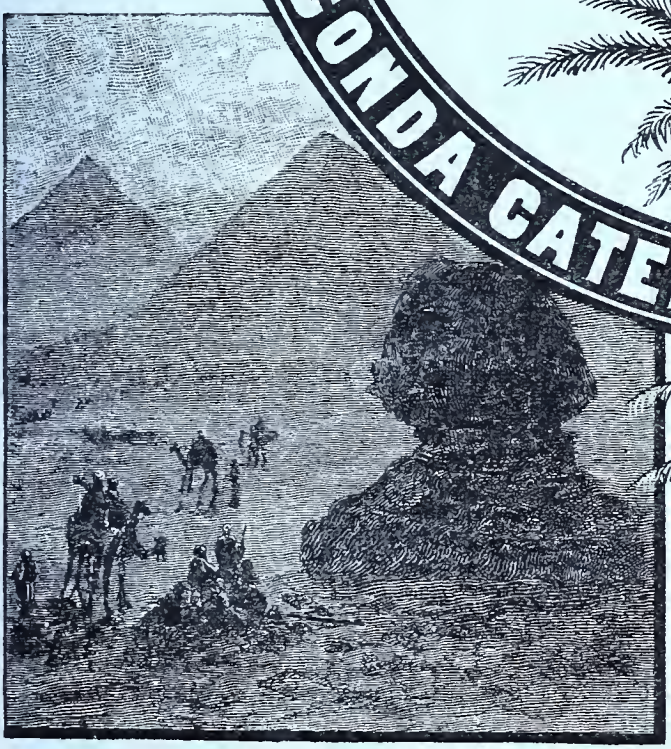
COOK in EGITTO

INCLUSO

IL NILO

PRIMA e SECONDA CATERATTA

alla



THOS. COOK & SON,

UFFICIO PRINCIPALE-Ludgate Circus. Londra.

PREZZO LIRE 0,60.

GUIDE

Le seguenti Guide si vendono negli uffici di

THOS. COOK & SON

Guida dell'Alta Italia (con carte geografiche). Prezzo L. 5.

Guida dell' Italia Meridionale e di Roma (con carte geografiche). Prezzo L. 5.

Manuale Cook per Venezia (con pianta). Prezzo L. 1,25.

Manuale Cook per Firenze (con pianta). Prezzo L. 1,25.

Manuale Cook delle Stazioni igieniche del Mezzogiorno della Francia e del Mediterraneo (con mappe). Prezzo L. 2.

Manuale Cook per la Normandia e la Bretagna (con mappa). Prezzo L. 2.

Guida Cook per l'Olanda, il Belgio, il Reno e la Foresta Nera (con mappe e piante delle principali Città). Prezzo L. 4,50.

Guida Cook per la Svizzera con indicazione dei principali itinerari per Parigi, e con descrizione dei luoghi interessanti (con mappe). Prezzo L. 4,50.

Guida Cook per la Norvegia, la Svezia e la Danimarca (con mappe). Prezzo L. 2.

Manuale Cook per l' Egitto, il Nilo ed il Deserto (con mappe). Prezzo L. 7,50.

Manuale Cook per la Palestina e la Soria (con mappe). Prezzo L. 9,50.

Guida Cook per Parigi (con mappa di Parigi). Prezzo L. 1,25.

Manuale Cook per Londra con descrizione dei luoghi interessanti, Ferrovie, Omnibus, Tramvie, Battelli a vapore, Tariffa delle Carrozze, e Banchieri in Londra, Gite nei sobborghi, ecc. (con due mappe). Prezzo L. 0,65. Legato in tela e oro L. 1,25. Per posta L. 1,85.

Cook's Excursionist and Tourist Advertiser (*Manuale dei viaggiatori*) pubblicato a brevi intervalli durante la stagione. Contiene più di mille disposizioni per gite coi relativi prezzi. Prezzo L. 0,25, per posta L. 0,40.

L'Escursionista Cook si pubblica mensilmente a Parigi. Disposizioni per viaggi e orario, in francese. Prezzo L. 0,25.

L'Escursionista Americano di Cook. Si pubblica mensilmente in Nuova York. Prezzo L. 0,50. Disposizioni per viaggi in America, Canadà, California, ecc.

Cook's Oriental Travellers Gazette. Si pubblica mensilmente in Bombay. Disposizioni per viaggi nell'India, e dall'India a qualunque parte dell'Europa. Prezzo L. 0,65.

Cook's Australasian Travellers' Gazette. Si pubblica mensilmente in Melbourne. Con particolari di gite e viaggi in Australia, Nuova Zelanda, ecc. Prezzo L. 0,65.

Cook's Welt-Reise Zeitung. Progetti di viaggi in Germania. Giornale pubblicato mensilmente in Vienna. Prezzo cent. 30.

Manuale-Orario del Continente pei Viaggiatori. Contiene gli orari delle principali ferrovie, battelli a vapore e diligenze del Continente con 8 mappe, appositamente incise, con indicazione per i passaporti, cambi monetari, ecc. Compilato sotto la speciale sorveglianza della Casa THOS. COOK & SON. Prezzo L. 1,25.

Programma di Gite indipendenti o di Comitive condotte dal personale della casa, in Palestina, estendentesi all'Egitto e Nilo, con mappe. Prezzo L. 0,65.

Lungo il Nilo, alla prima o seconda cateratta, con carte o piani dei battelli a vapore. Prezzo L. 0,65.

Programma delle Escursioni Cook in India, con mappa. Prezzo L. 1,25.

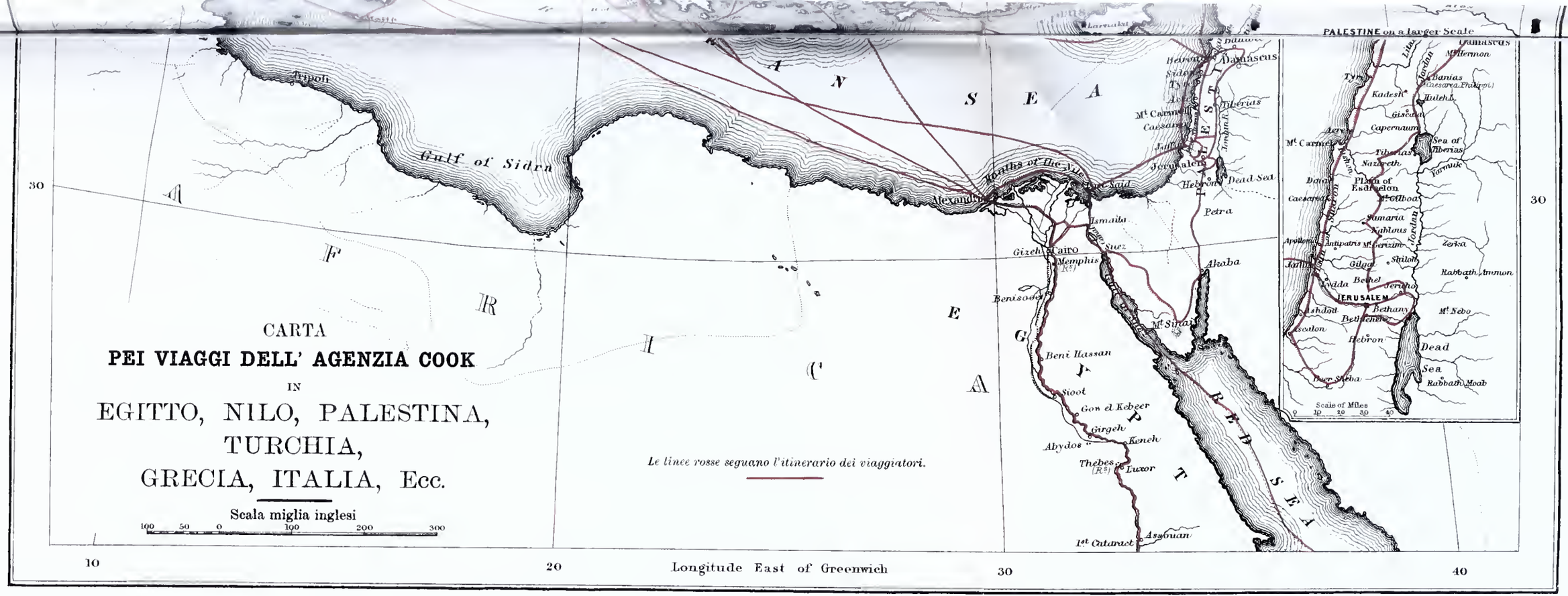
Carta Ferroviaria Cook dell'Europa Diligenze, e vie dei battelli a vapore marcate da linee colorate. Prezzo L. 0,25.

Conversazioni nelle lingue inglese, francese, tedesca ed italiana, di Dott. Loth. Prezzo L. 1,25.

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
This project is made possible by a grant from the Institute of Museum and Library Services as administered by the Pennsylvania Department of Education through the Office of Commonwealth Libraries

https://archive.org/details/bglettinternaz00thom

Lyons
Pesth
Como
Turin
Milan
Mt Cenis
Maritime Alps
Marseille
Florence
Corsica
Sardinia
Cagliari
Naples
Sicily
Tunis
Malta
Adelsberg
Trieste
Croatia
Belgrade
Bosna Serai
Cetigne
Albania
Uskiub
Nissa
Widdin
Crajova
Pitesti
Ployesti
Bukharest
Ibraila
Galatz
Silistria
Bustchuk
Nicopolis
Tirnova
Shumla
Jamboli
Balkan Mts
Sophia
Philippopoli
Adrianople
CONSTANTINOPLE
Salonica
Dardanelles
Athens
Morea
Smyrna
Aidin
Adalia
Tarsus
Alexandretta
Cyprus
Euphrates
Crimea
Sevastopol
Mouths of the Danube
Caucasus Mts
Vladikaukas
Kutais
Tiflis
Batum
Trebizond
Samsun
Sinope
Redout Kalek
BLACK SEA
TURKEY IN ASIA
AUSTRIA
TURKEY
MEDITERRANEAN
To Gibraltar and Southampton
10
20
30
40



W. & A. K. Johnston, Edinburgh & London

CARTA PEI SE T

W. & A.K. Johnston, Edinburgh & London.

OOK SUL NILO.

STAGIONE 1892-93.

PROGRAMMA DELL'AGENZIA COOK

BIGLIETTI INTERNAZIONALI PER L'EGITTO

INCLUSO

IL NILO

SINO ALLA

Prima e Seconda Cateratta

LUXOR, TEBE, ASSOUAN, PHILÆ,

ECC., ECC.,

E DETTAGLI DELLE DISPOSIZIONI PER IL SERVIZIO

dei Battelli, Postale e delle Dahabie

CON CARTE GEOGRAFICHE E PIANI

DEI

BATTELLI A VAPORE

THOS. COOK & SON

IN VIRTÙ DI SPECIALI ED ESCLUSIVI CONTRATTI E CONVENZIONI

soli concessionari del Governo Egiziano per il Servizio Postale
e per il trasporto degli Ufficiali Governativi fra l'Alto ed il Basso Egitto.

Proprietari esclusivi dei battelli a vapore di prima classe

ESPRESSAMENTE COSTRUITI PER LA NAVIGAZIONE SUL NILO E PER IL TRASPORTO DI VIAGGIATORI

Soli concessionari del Governo Britannico
per il trasporto di truppe, vettovaglie ecc., sul Nilo.

UFFICIO PRINCIPALE: Ludgate Circus — Londra.

INDICE

Introduzione . . . . . *Pag.* 3
Vapori per viaggiatori di prima classe . . . . . » 14
Servizio postale fra Assiout ed Assouan. . . . . » 17-61
Servizio dello Dahabie . . . . . » 20-35
Alberghi a Luxor . . . . . » 23-55
Corredo personale e scelta d'itinerario . . . . . » 28
Guide . . . . . » 30
Facilitazioni Bancarie. . . . . » 33-74
Flottiglia Cook . . . . . » 34
Date delle partenze dal Cairo alla Prima Cateratta . . . . . » 36
Itinerario giornaliero dal Cairo alla Prima Cateratta andata e ritorno » 37
Gite speciali per quattro settimane . . . . . » 44
Prezzi dei biglietti di prima classe sui battelli a vapore . . . . » 48
Estensione di viaggio sino alla Seconda Cateratta . . . . . » 49
Orario dei battelli a vapore pei viaggiatori di prima classe . . . » 53
Orario dei vapori postali. . . . . » 56
Regolamenti pei viaggiatori sui battelli a vapori . . . . . » 57
Tavola delle distanze fra il Cairo e Assouan . . . . . » 59
Prezzo dei biglietti per gite sul Nilo . . . . . » 61
Nomi di personaggi distinti che hanno viaggiato cogli itinerari di Thos. Cook & Son. . . . . » 63
Viaggi in Palestina . . . . . » 73
Condizioni generali pei Viaggi Cook . . . . . » 75
Uffici ed agenzie di Thos. Cook & Son . . . . . » Coperta

CARTE, PIANTE, E VEDUTE DI BATTELLI.

1. Carta generale per il viaggio dall'Europa all'Egitto.
2. Carta del Nilo.
3. Veduta del vapore *Rameses il Grande.*
4. Pianta del vapore *Rameses il Grande.*
5. Veduta del vapore *Rameses.*
6. Pianta del vapore *Rameses.*
7. Pianta del vapore *Rameses III.*
8. Veduta dei vapori *Tewfik. Principe Abbas* o *Principe Mohammed Ali.*
9. Pianta dei vapori *Tewfik* o *Principe Abbas.*
10. Pianta del vapore *Principe Mohammed Ali.*
11. Veduta del vapore postale *Cleopatra.*
12. Dahabia a vapore *Nitocris.*
13. Pianta del vapore a ruote *Mena.*
14. Dahabie *Osiris. Isis. Horus. Hathor. Nepthis* o *Ammon-Ra.*
15. Piante di Dahabie.

IL NILO

INTRODUZIONE.

Considerando l'enorme aumento del numero dei viaggiatori in Egitto e sul Nilo, negli ultimi anni, ed i conseguenti cambiamenti delle nostre disposizioni generali al Cairo, a Luxor, ecc., e quei che hanno avuto luogo nella nostra flottiglia sul Nilo, ci lusinghiamo che il seguente prospetto delle nostre operazioni non sarà trovato privo d'interesse pei viaggiatori che desiderano passare un inverno in quel paese.

Durante gli ultimi trent'anni sono stati effettuati grandi cambiamenti e miglioramenti nei diversi modi di locomozione in quasi ogni parte del globo, ed abbiamo potuto ottenere maggiori facilitazioni, per mezzo di contratti speciali colle principali ferrovie, e cogli armatori dei battelli a vapore, di cui è risultato un considerevole aumento del numero di persone agiate ed educate, che si sono lasciate indurre a viaggiare in regioni, dove prima avrebbero esitato ad azzardarsi, ma che oggi si possono con tutta comodità visitare, mediante il *sistema Cook di biglietti per viaggi internazionali*. In nessun luogo si è operata una più grande rivoluzione che sul Nilo, diventato il punto di mira di tanti viaggiatori in cerca di salute o di divertimento.

Prima del 1869 l'unico mezzo di viaggiare sul Nilo era quello delle sontuose e costose dahabie, o di vaporetti — con servizio assai irregolare ed incomodo — della Società Azizeeh, società sorta in Egitto con due o tre piccoli battelli vecchi, appartenenti al governo egiziano. Questi battelli erano mal diretti, come era mal diretta ogni cosa in Egitto a quel tempo, ed i viaggiatori, anche dopo avere pagato il prezzo di passaggio, non potevano mai far assegnamento sulla partenza dei vapori; alcuni venivano trattenuti in aspettazione per settimane intiere, per vedersi poi restituire il danaro, disingannati nella loro speranza di potere risalire il fiume. La società naturalmente fallì, ed il servizio dei battelli a vapore rimase per alcun tempo sospeso.

Tale era la situazione, quando il defunto sig. Thos. Cook, fondatore della nostra impresa, noleggiò, nel febbraio 1869, due piccoli battelli a vapore, per un viaggio, annunciato al pubblico, fino alla Prima Cateratta.

Nel gennaio dell'anno seguente, 1870, il nostro attuale direttore comproprietario, sig. John M. Cook riuscì a noleggiare il *Beherah*, un grande e nuovo vapore con 44 posti per passeggieri, che prima d'allora fu al servizio degli ospiti del Vicerè. Per il noleggio di quel vapore, per un solo viaggio di andata e ritorno fino alla Prima Cateratta, egli dovette pagare all'Amministrazione del Kedive non meno di L^it^ 46200, in oro inglese o francese, prima che il vapore fosse partito da Boulac. Il sig. John M. Cook condusse personalmente, in questo viaggio, la più numerosa compagnia di viaggiatori inglesi ed americani, che avesse fino allora risalito il fiume in una sola comitiva.

Durante il viaggio gli sorse l'idea, che il traffico sul Nilo potesse essere considerevolmente sviluppato, con grande benefizio anche dei fellah — o paesani egiziani. Valse a confermarlo in questa opinione il fatto, che più volte durante il viaggio, quando il dispensiere aveva bisogno di rifornirsi di uova, pollame, latte, ecc., il capitano soleva fermare il battello in vicinanza di qualche villaggio produttivo, dove, o con un segnale per mezzo del fischio del vapore o mandando un uomo della ciurma, chiamava lo sceicco del villaggio e, mettendogli in mano l'elenco del dispensiere, lo incaricava di domandare ai suoi fellah i prodotti richiesti. I diversi articoli venivano invariabilmente portati senza indugio, lo sceicco riceveva qualunque piccolo compenso, che il dispensiere credeva di allargargli, ed a sua volta dava ai fellah, che glieli avevano forniti, quanto gli pareva del caso, ritenendo per se una parte considerevole della somma pagatagli. In quel modo si facevano gli affari sul Nilo sino al 1870.

Prima di partire dall'Egitto, il sig. John M. Cook aperse dei negoziati coll'Amministrazione del Kedive, i quali risultarono nella cessione alla ditta Thos. Cook & Son, del monopolio per il servizio dei passeggieri sul Nilo coi battelli a vapore; e durante l'autunno 1870 vennero pubblicati annunzi di un servizio regolare bimensile, di andata e ritorno dal Cairo alla Prima Cateratta, a date fisse, con fermate ai diversi punti più interessanti, e con prezzi fissi per il viaggio in prima classe.

In virtù di quel contratto l'Amministrazione del Kedive acconsentiva di provvedere quattro piccoli vapori ed uno grande — il *Beherah* — pel trasporto dei viaggiatori, mentre alla casa Thos. Cook & Son spettava provvedere al servizio alimentario a bordo dei vapori, ed alle reclame.

Quel servizio di vapori diede tanta soddisfazione ai viaggiatori nonchè all'Amministrazione del Kedive, che i contratti vennero rin-

novati fino al 1876, il numero dei viaggiatori intanto aumentando gradualmente e costantemente. L'imperatore del Brasile col suo seguito, un gran numero di principi, principesse e duchi regnanti degli stati del continente, ed altri dignitari esteri si sono trovati fra i nostri viaggiatori di quell'epoca, e ci hanno rilasciato degli attestati della loro perfetta soddisfazione per il modo lodevole, con cui il servizio dei battelli era stato condotto.

Nel 1876 potemmo indurre l'Amministrazione del Kedive a tentare l'esperimento d'un servizio con un battello a vapore fra la Prima e la Seconda Cateratta, in coincidenza col battello dal Cairo alla Prima Cateratta. L'esperimento riuscì così bene, che nell'anno seguente si dovette provvedere un battello più grande, che d'allora in poi viaggiava regolarmente, fino all'epoca dell'occupazione militare dell'Egitto nel 1882, quando il servizio pubblico al di là di Philae venne interrotto.

Dalla stagione del 1883-84 fino a quella del 1886-87 non abbiamo potuto fare il servizio regolare dei battelli sul Nilo, per la ragione che dovemmo riserbare i nostri vapori al servizio del governo inglese od egiziano.

Durante la stagione del 1885-86 moltissimi viaggiatori, trovandosi al Cairo, avrebbero visitato il Nilo, se avessimo potuto trasportarli; nel mese di febbraio 1886 vi furono più visitatori al Cairo, che in qualunque altro simile periodo, dall'apertura del Canale di Suez in poi. Durante le stagioni 1886-87, 1887-88, 1888-89, 1889-90, e 1890-91, anche quel numero fu regolarmente superato, e con difficoltà potemmo trovare accomodamento per tutti quelli, che desideravano viaggiare sui nuovi battelli, o fermarsi negli alberghi al Cairo, od a Luxor: tanto fu, durante la stagione, 1890-91 che dovemmo per breve tempo far servire uno dei battelli da albergo galeggiante, in soccorso di quelli di terra ferma a Luxor.

Non dubitiamo che una vasta proporzione di questi viaggiatori furono indotti a visitare l'Egitto in conseguenza del miglior servizio dei nostri nuovi battelli a vapore del Nilo di prima classe: e siamo persuasi che durante la ventura stagione del 1892-93 avremo ancora un aumento, in paragone delle stagioni passate. Preghiamo perciò tutti coloro, che intendono fare un viaggio in Egitto in questa stagione, di fissarne la data al più presto possibile, perchè possiamo provvedere al loro accomodamento confortevole sui battelli e negli alberghi.

Fra il 1882-83 e il 1887-88, durante l'interruzione del servizio al di là di Philae, noi non restammo inoperosi: diamo qui l'estratto di

un discorso improvvisato dal nostro direttore comproprietario, sig. John M. Cook, il 22 gennaio 1885, tenuto davanti i membri della R. Società Geografica Britannica, sugli eventi della spedizione al Nilo, che forse sarà letto con interesse, giacchè contiene una relazione delle operazioni allora affidateci dal governo:

« L'opera prestata dalla Casa Thos. Cook & Son a riguardo della spedizione, si può chiamare sotto molti aspetti unica, ed il Ministero della Guerra ha specialmente segnalato il fatto, che non si aveva mai prima affidato alcun movimento militare d'importanza a ditte private o ad individui; il Ministero riconobbe, che i trasporti militari da noi condotti fino alla Seconda Cateratta, arrivavano sempre in orario, nonostante tutte le difficoltà che dovevamo sormontare; cosicchè, senza vanità od egoismo, credo di poter dire, che abbiamo ragione di andare orgogliosi dell'opera nostra.

Quando, per la prima volta, si pensò seriamente a fare quella spedizione (credo che la prima seduta abbia avuto luogo il 23 aprile 1884 all'Ammiralità), fummo sorpresi dal fatto, che quantunque ritenessimo di avere perfetta conoscenza del Nilo, nessuno poteva dare la minima informazione sulle difficoltà, che potevamo incontrare fra la Seconda Cateratta e Dongola o Hannek. Credo di non isbagliare se dico che ad eccezione di uno o due uffiziali di marina, io sono il solo Inglese, che abbia finora risalito il fiume sino a Dongola e sia risceso. Ebbene, noi non sapevamo niente a rigiardo delle difficoltà sul transito di circa 200 miglia. Tutti i viaggiatori notabili lasciavano il fiume a Korosko o Wadi-Halfa, per riprenderlo ad Hannek o Abu-Hammed; ho visto che nel 1831 la Terza Cateratta è segnata come trovandosi nelle vicinanze di Hannek; il fatto sta però, che in quel sito non vi è una cateratta, ma semplicemente una scesa rapida. Sappiamo che il Nilo ha subito dei cambiamenti considerevoli nel suo corso, che a Silselah, fra Edfou ed Assouan, dove il passaggio d'acqua ora è libero, a suo tempo esisteva una formidabile cateratta; ma avendo accuratamente esaminato i dintorni di Hannek, sono certissimo che non vi può mai essere stata una cateratta. Da ciascun lato vi è il deserto per miglia e miglia, fino alle brulle montagne del Soudan, e il fiume stesso è intersparso di un numero considerevole di isole basse, in coltivazione; e questo stato delle cose ha sempre esistito, dacchè il fiume è conosciuto; ciò dimostra quali difficoltà dovemmo prendere in considerazione, all'intrapresa di questa spedizione. Non possedemmo informazioni in merito neppure dal Ministero della Marina. Due abilissimi ufficiali fecero dei rapporti, ma siccome avevano risalito il fiume in una stagione dell'anno molto diversa da quella, in cui la spedizione doveva farsi le informazioni valsero pochissimo.

Il governo ci affidò questa spedizione, perchè avevamo fatti i nostri contratti in Egitto, per avere il monopolio del trasporto a vapore dei viaggiatori sul Nilo; quindi il governo doveva o pagarci un'indennità, o servirsi di noi per il trasporto, ed il governo è rimasto perfettamente soddisfatto dei risultati. Ricevetti istruzioni di provvedere per circa 6000 uomini e 6-8000 tonnellate fra viveri e munizioni, che dovevamo spedire da Assiout, termine della ferrovia dell'Alto Egitto, fino a Wadi-Halfa, al piede della Seconda Cateratta. Dovevamo pure spedire per ferrovia da Alessandria ad Assiout, e di là coi battelli a vapore fino a Wadi-Halfa le 400 barche a remo speciali. L'ammiragliato calcolava che mi dovessero occorrere per questa spedizione circa 12.000 tonnellate di carbone. Gli ordini scritti mi vennero dati soltanto il 2 settembre ed ebbi l'ardire di impegnarmi, che l'ultima delle 400 barche fosse arrivata a destinazione alla fine della prima settimana di novembre. Io aveva, però, ordinato circa 20.000 tonnellate di carbone. Invece del numero d'uomini accennato, abbiamo spedito 11.000 uomini di truppe inglesi e 7.000 egiziane, e quasi 40.000 tonnellate tra viveri e munizioni, abbiamo consumato circa 24.000 tonnellate di carbone, e ne abbiamo spedito un totale di circa 40.000 tonnellate lungo il fiume, cosicchè vi sono ancora press'a poco 16.000 tonnellate pronte per qualunque occorrenza. Durante lo stesso periodo dovemmo pure spedire, per conto del governo egiziano circa 30.000 tonnellate di cereali, dai diversi punti del fiume ad Assiout. Non so se havvi qualcuno qui, che possa realmente

farsi un' idea dell'immensità di un tale lavoro. Per ora non ho che cifre approssimative, ma credo di poter dire, che per trasportare le 40.000 tonnellate di carbone, avevamo 28 grandi vapori fra il Tyne ed Alessandria; avevamo circa 6.000 vagoni ferroviari a nostra disposizione tra Alessandria e Boulac o Assiout, e per le munizioni ed i viveri dei militari 7.000 vagoni in più. Invece di 400 barche a remi dovemmo trasportarne 800, ciò che domanda l'impiego di 400 vagoni di dimensioni speciali, cioè di 11 metri di lunghezza. Pel servizio del fiume, poi avevamo 27 vapori lavoranti quasi giorno e notte, e non meno di 650 barche a vela, della capacità di 70 fino a 200 tonnellate. Per far manovrare queste avevamo a nostra disposizione una piccola armata di circa 5.000 fra uomini e ragazzi, tutti fellah del Basso Egitto, e mi preme valermi di questa opportunità, per confermare quanto dichiarai al Ministero della Guerra, prima che si effettuasse la partenza di questa spedizione — che non conosco uomini che possano e vogliano lavorare tanto continuamente, e con tanta buona volontà, dall'alba al tramonto, come quegli indigeni. L'unica cosa che chiedono è giustizia e buon trattamento, e che non ogni piastra che guadagnano, nè ogni oncia del loro sangue, siano loro tolte dai rapaci sceicchi, e da chi li governa.

VISITA NELL'ALTO EGITTO DI FU S. A. IL KEDIVE TEWFIK BASCIÀ.

Nel gennaio 1891, S. A. il defunto Kedive, partì dal Cairo per Assiout, onde imbarcarsi con una brigata d'amici, ed un gran seguito per un viaggio alla Seconda Cateratta. A tutti i punti principali dell'escursione il Kedive incontrava il sig. John M. Cook, affinchè nulla mancasse per assicurare ogni comodità a Sua Altezza. Al ritorno dal suo viaggio Sua Altezza graziosamente si compiacque, durante il suo soggiorno a Luxor, di aprire:

L'OSPEDALE DI LUXOR PER GL' INDIGENI,

che era stato recentemente costruito in grazia ai buoni uffici e alle elargizioni, del sig. J. S. Brunner, membro del Parlamento, del sig. John M. Cook, e di molti altri visitatori del Nilo.

Per compiacere al desiderio di Sua Altezza, quei viaggiatori che si trovavano a Luxor furono invitati in un coi principali indigeni riuniti a Luxor, ad andare incontro a Sua Altezza, e alle 4.30 pom. Sua Altezza fu ricevuta dal sig. John M. Cook, dal medico inglese residente a Luxor, dal medico di servizio all'ospedale, e dal cappellano di colà.

Dopo minuta ispezione delle infermerie e di tutti i dipartimenti, Sua Altezza ascoltò il seguente breve indirizzo lettogli dal sig. John M. Cook.

« Altezza,

L'ospedale, che voi ora onorate di vostra presenza, è stato costruito su terreno comperato col denaro sottoscritto dai viaggiatori sul Nilo, in condotta di Thos. Cook & Son. Esso è destinato al solo beneficio degli indigeni di questo distretto che saranno ammessi e forniti di ogni cosa richiesta dal caso, tanto in via chirurgica che medica, senza pagamento alcuno. L'ospedale è organizzato sullo stesso principio dell'Ospedale Militare Egiziano nell'isola d'Elefantina, coi piani cortesemente preparati dal Kaimacano Drage, dell'armata egiziana, e il fabbricato è stato compiuto da Hadji Mohamed Abou Elewa, indigeno di Luxor, e principale dragomanno di Thos. Cook & Son.

Ho il piacere di dichiarare, che la somma necessaria pel mantenimento, dell'ospedale, incluso il salario dell'ufficiale medico e degli assistenti, e tutte le medicine e medicamenti, saranno sottoscritti o dai viaggiatori o da me stesso.

Vostra Altezza s' interesserà forse di sapere, che dal 1875 in poi, i signori medici, che abbiamo mandati a Luxor per curare i viaggiatori, hanno mostrato un interesse personale per gli indigeni, molti dei quali, specialmente durante gli ultimi tre anni, sono venuti da lunghe distanze, per ricevere assistenza medica e medicine dal medico inglese, fornite *gratis* in ogni caso; vi sono stati diversi giorni, nei quali perfino 80 a 100 malati, incluse molte donne, hanno ricevuto cura e medicine. Abbiamo quindi, durante i passati pochi anni, veduto la necessità di una tale istituzione a Luxor, ed ora io ho l'onore ed il piacere di presentarla, col mezzo vostro, agli abitanti di questo distretto, e pregare Vostra Altezza di volerla graziosamente dichiarare aperta ai malati. »

Al che Sua Altezza fece la seguente graziosa risposta:

« Signore. — Sono felice dell'opportunità che m'offrite, di consacrare colla mia presenza e colla mia voce, il caritatevole edificio, che avete ideato pel beneficio dei poveri abitanti di questa parte dell' Egitto, sparsa dei mutilati monumenti della sua passata grandezza, e che avete compito colle contribuzioni dei viaggiatori, i quali, in grazia alle facilitazioni da voi offerte, annualmente visitano quest' antica regione.

Se questi imponenti avanzi di Luxor e Karnak testificano della forza e potenza di coloro che eressero quei magnifici templi, l'umile edificio da voi eretto alla Carità, farà che la gente pensi alla bontà del vostro cuore, e la gratitudine di quelli, che troveranno in esso la loro guarigione, farà testimonianza per voi davanti al Signore del Cielo e della Terra. Che la di Lui misericordia discenda sopra noi tutti. Assecondando il vostro desiderio, dichiaro quest'ospedale aperto ai poveri malati del distretto. »

L'ospedale di Luxor è dunque aperto agl'indigeni, e per dare un' idea della necessità di tale istituzione, e quanto essa sia apprezzata, posso asserire, che due giorni prima dell' apertura fatta da Sua Altezza, quantunque non si supponesse che l' ufficiale medico avrebbe ricevuto alcun indigeno, pure egli diede assistenza e medicine a 48 malati, ed il giorno dell' apertura più di 50 lo stavano aspettando.

Lasciando l'ospedale, Sua Altezza si recò direttamente in carrozza all'Albergo Luxor, dove passò qualche tempo, conversando con alcuni dei viaggiatori che avevano l' onore d'essere da lui conosciuti.

Quando poi fu condotto dal sig. JOHN M. COOK e dal sig. Pagnon, per esaminare la casa ed il giardino, egli espresse la più grande sorpresa, di trovare nell'alto Egitto uno stabilimento così vasto, con così bei giardini e terreni adiacenti.

I signori donatori e viaggiatori forse avranno piacere di sapere, che fino alla primavera del 1892, l'ospedale ha dato trattamento medico e chirurgicale a 154 pazienti indigeni residenti, per cui vennero fatte 55 operazioni, ed a 6081 pazienti casuali, non residenti nell' ospedale, fra cui 1350 donne. L'ospedale si trova sotto la direzione del signor Dr Leigh-Canney, medico inglese residente a Luxor, assistito da un giovane medico indigeno, residente all'ospedale, uscito dalla Scuola di Medicina del Cairo.

Il 22 luglio 1891, per commemorare il giubileo del 50° anno d'esistenza della nostra casa, il sig. JOHN M. COOK invitò un gran numero di signori ad un banchetto, all' Hôtel Metropole. Circa 300 commensali erano presenti, inclusi S. A. R. il Duca di Cambridge, le LL. SS. AA. il Principe Enrico di Battenberg, e il Principe di Sassonia-Weimar, S. E. Aziz Izzet Bey, rappresentante speciale di S. A. il Kedive, dei membri delle camere dei Lords e dei Comuni, Ministri,

direttori di ferrovie, direttori di società di navigazione a vapore, banchieri, negozianti, autori, ecc. ecc. Noi non ci proponiamo di dare in queste pagine un perfetto rapporto del banchetto, ma un riassunto di quanto venne detto, a riguardo dell'Egitto e del servizio pei pellegrini indiani, non sarà trovato fuori di posto.

Dopo che i soliti cordiali brindisi erano stati caldamente ricevuti,

Il Presidente propose un brindisi, che egli riteneva non essere ancora stato udito in questo paese. Era quello di Mohamed Tewfik Pasha, Kedive d'Egitto e di prosperità all'Egitto. Il sig. Cook lesse una lettera del Gran Cerimoniere di Sua Altezza, conferente dietro comando di Sua Altezza, l'ordine di Commendatore dell'Osmanieh, e del Medjiedieh di terza classe, ai suoi tre figli, i signori Frank Henry, Ernest Edward, e Thomas Albert Cook, pel servigio reso nel trasporto di truppe e vettovaglie, e per l'assistenza data alle scuole pubbliche dell'Egitto.

S. E. Aziz Izzet Bey, il rappresentante speciale, mandato per presentare le dette decorazioni, ringraziò l'adunanza per il complimento fatto al Kedive, ed espresse i sensi di riconoscenza di Sua Altezza per i servigi resi dai signori Cook & Son.

Il Maggiore-Generale Grenfell, Sirdar dell'Armata Egiziana, rispose pure al brindisi, e dopo aver parlato della prosperità dell'Egitto sotto gli ufficiali governativi e l'influenza inglesi, riconobbe gl'importanti benefici conferiti al paese dai sig. Thos. Cook & Son, e come un esempio dell'alta opinione nutrita per la Casa dal popolo, disse che, visitando una scuola indigena ad Assouan, alla domanda fatta agli scolari « Chi è il più grand'uomo dell'Egitto? » gli venne subito risposto « Il Kedive. » E quando egli chiese « Chi è il secondo più grand'uomo in Egitto? » gli scolari unanimamente risposero « Il sig. John Cook. »

Il Presidente poi propose « L'Armata, la Marina, e le Forze Ausiliari. »

Il Duca di Cambridge, calorosamente ricevuto, disse che si rallegrava di trovarsi presente ad una festa così interessante, e che sentiva il debito dell'Armata verso il sig. Cook, in merito di quanto egli aveva fatto per essa, in diverse circostanze. Da osservazioni personali fatte durante una visita recente, egli era in posizione di testificare, quanto i Servizi Pubblici e lo Stato fossero stati assistiti dal sig. Cook, in tutto quanto succedeva in Egitto. Egli era pure lieto di valersi di quell'opportunità in presenza del rappresentante dell'Egitto, per dire, che neppure un Inglese apprezzava i meriti del sig. Cook, meglio del Kedive.

Sir John Hay rispose per la Marina, e il sig. Tenente-Colonnello Harfield per le forze ausiliari.

Il Presidente poi propose « Le Camere del Parlamento. »

Il Duca di Sutherland rispose per la « Camera dei Lordi. »

Sir J. Gorst, nel rispondere per la « Camera dei Comuni », disse che egli era presente non semplicemente come amico personale del sig. John Cook, ma come un umile rappresentante della più grande dipendenza della Corona Britannica, l'Impero d'India. Egli doveva portar testimonianza dei grandi servigi resi a quell'impero dai sig Cook & Son, nell'organizzazione dei pellegrinaggi alla Mecca. Egli non credeva, che l'effetto politico di una tale organizzazione potesse essere esagerato. La grande qualità che costituiva l'Amministrazione Britannica in Oriente, era la sua ferma ed immutabile giustizia, e questi pellegrini Maomettani, nostri sudditi Indiani, offrivano il più ammirabile esempio dell'equo trattamento e della giustizia del sig. Cook, mentre erano nelle sue mani. Egli non credeva che questo fatto fosse stato sufficientemente portato a conoscenza del popolo inglese, o che la nazione fosse pienamente conscia del debito di gratitudine dovuta ai sig. Cook & Son, per il modo pratico ed utile con cui avevano rafforzato il nostro potere in Oriente. Egli non credeva che vi fosse alcun paese, dove le loro operazioni avessero prodotto tanto pregevole ajuto alla nazione, quanto la loro condotta, a riguardo dei pellegrini dell'India Britannica.

Lettere di scusa furono lette, del sig. Gladstone, del Duca di Rutland e d'altri; e la lettera seguente del generale Wolseley, riferentesi più specialmente alla nostra opera nell'Egitto:

Regio Ospedale Kilmainham, Dublino, 20 luglio 1891.

« Caro sig. Cook.

« Vorrei aver potuto accettare il cortese vostro invito per celebrare il 50° anniversario delle vostre prime organizzazioni di viaggi. Avrei voluto avere quell'opportunità, per dare pubblica testimonianza della buona opera che avete fatta per noi sul Nilo, nel 1884 e 1885. Nessuno avrebbe potuto assisterci come voi ci aiutaste; credete pure che noi tutti apprezziamo non solo l'efficace servizio da voi reso all'Inghilterra in quell'occasione, ma anche la costante cortesia usata a tutti, da voi e dai vostri rappresentanti. Spero possiate vivere a lungo per godere del frutto delle vostre fatiche, e che la vostra grande Casa possa continuare ad essere, nell'avvenire, il conforto di tutti quelli che viaggiano, non importa dove, come lo è stata nello scorso mezzo secolo.

Accettate le mie più cordiali felicitazioni per questo felice avvenimento e credetemi, con sincera gratitudine, vostro

WOLSELEY. »

Non occorre, nè tocca a noi, di esprimere delle opinioni a riguardo dei cambiamenti di Governi e d'Amministrazione avvenuti in Egitto, ma siccome il presente Kedive, ed i suoi ministri, hanno personalmente espresso il loro apprezzamento della parte, che abbiamo avuto nello sviluppo ed accrescimento del numero dei viaggiatori sul Nilo, ci si può perdonare, se riferiamo a quel fatto, e se aggiungiamo, che fummo onorati nel 1876, dal Governo Kedivale, d'una concessione per un lungo termine d'anni, con cui abbiamo assunto l'assoluto controllo e maneggio dei soli battelli a vapore permessi sul Nilo (eccettuato il servizio postale). Con questo contratto il Governo Egiziano ci ha ceduto una quantità de' suoi vecchi vapori, che dovemmo ricostruire interamente e riadattare pel comodo ed i bisogni dei viaggiatori. Quei vapori furono adoperati da noi in virtù della concessione ottenuta, fino a che vennero richiesti pei movimenti militari, tanto del Governo Inglese come dell'Egiziano. Questi movimenti erano così grandi, e i vapori sono stati adoperati a tal punto, che trovammo impossibile di servircene più a lungo per passeggieri di prima classe, e quindi colla sanzione di S. A. il Kedive e del Governo Egiziano, incorremmo nel 1886-87, la spesa di costruire dei

BATTELLI CON SALONE PERFEZIONATI

a maggior conforto e convenienza dei viaggiatori di prima classe. Questi battelli arrivarono in Egitto in tempo da mettere in opera i programmi pubblicati per la stagione 1886-87, ma benchè fossero di maggior capacità di qualunque altri fino là visti sul Nilo, avemmo ancora delle difficoltà nell'accomodare tutti i viaggiatori, arrivati in

gran numero al Cairo; fummo per conseguenza obbligati a modificare le nostre disposizioni, poichè per parecchi viaggi i battelli erano troppo affollati. Nelle stagioni 1887-88, 1888-89, 1889-90, 1890-91, e 1891-92 i vapori erano sempre al completo, e dovemmo servirci di vapori speciali per alcuni viaggiatori distinti, come nel 1887-88 per S.A. il Duca di Chartres e famiglia; per il sig. Vanderbilt e il sig. Garrat; nel 1889-90 per sir Evelyn e lady Baring con comitiva; per l'onorevole Joseph Chamberlain e comitiva. Nel 1890-91 avemmo l'onore di condurre, secondo un nostro programma, alla Prima e Seconda Cateratta le LL. AA. RR. il Principe Ereditario e la Principessa di Svezia, e le LL. AA. Serenissime il Principe e la Principessa di Schaumburg-Lippe: e nel 1891-92 S.A.R. la Principessa Ereditaria di Svezia con seguito; la Duchessa di Cleveland, il Marchese e la Marchesa di Waterford, ecc.

Guidati dalle esperienze del passato, fecimo nel 1889-90 delle nuove modificazioni, nella costruzione di un altro grande battello a vapore il

« RAMESES IL GRANDE »

uscito dal cantiere di Fairfield sul Clyde, e messo in servizio sul Nilo nel mese di Febbraio 1890. Il *Rameses il Grande* ha una lunghezza di 66 metri ed una larghezza di 9 metri, con salone e cabine così comodi e spaziosi, come quei di qualunque dei migliori bastimenti a vapore dell'oceano. Questo battello contiene un numero considerevole di cabine ed in nessuna vi sono più di due letti. Vi sono anche due grandi cabine, pei malati od altri che richiedono maggior comodità; i saloni e le cabine ventilati secondo il più approvato sistema moderno, sono tutti un piede o due più alti di quelli degli altri battelli; egli è illuminato a luce elettrica, provvisto di sonerie elettriche, e per soddisfare ai bisogni dei malati ed ai gusti, specialmente dei viaggiatori americani, d'una camera refrigerante e d'una macchina per fare il ghiaccio, cosicchè si può averne durante tutto il viaggio. Le macchine sono del miglior sistema a riguardo di forza e di velocità, e manovrano assai silenziosamente, per evitare noia agli ammalati. Del resto abbiamo la soddisfazione di potere dire, che i passeggieri del *Rameses il Grande*, durante la sua prima e seconda stagione, hanno costantemente espresso la loro perfetta approvazione del servizio del battello, e l'hanno dichiarato uno dei migliori e più comodi, che mai avessero esperimentato per la navigazione fluviale.

Il *Rameses il Grande*, dopo la sua completazione nel cantiere Fairfield, dovette essere scomposto e spedito in Egitto in 3750 casse. Il

vagone che portava la prima porzione dello scheletro arrivò al Cairo il lunedì 11 novembre 1889. In quel medesimo giorno il sig. Cook vide il principio della composizione del battello, e partì per l'Alto Egitto; al suo ritorno, esattamente 15 giorni dopo, fu informato che il battello era pronto per essere varato. Il quindicesimo mattino dalla data dell'arrivo del primo vagone, il *Rameses il Grande* scese dallo scalo, essendovi stati ribaditi nel frattempo 70,000 bulloni. Precisamente undici settimane dopo il suo arrivo al Cairo, il battello passò a tutto vapore sotto il ponte di Kasr-el-Nil. Il numero totale delle giornate di lavoro pagate per l'allestimento del battello fu di 30.291 cioè una media di 393 lavoratori al giorno, durante le undici settimane; del suddetto numero, 6.150 giornate rappresentano lavoro d'Europei, e 24.141 giornate lavoro d'Indigeni.

Durante la composizione del battello S. A. il Kedive fece chiamare il sig. John M. Cook, ed espresse la speranza d'essere il primo ad ispezionarlo, quando fosse completato, in seguito a che Sua Altezza visitò il vapore ad ora tarda di notte, per vedere l'effetto della luce elettrica e del riflettore elettrico. Quantunque i battelli nelle gite di piacere non viaggino di notte, abbiamo tentato l'esperimento d'un riflettore elettrico, della forza di 22.000 candele, per applicarlo eventualmente ai battelli postali, nel caso che venissero impiegati dal Governo per viaggi notturni, onde ridurre quanto più possibile il tempo occupato nel tragitto fra Assiout ed Assouan. Sua Altezza si fermò quasi un'ora sul battello, esaminandone tutti i dettagli, e recandosi nelle cabine sotto la coperta, le dichiarò più spaziose e più belle, di quante egli avesse mai vedute, anche sui vapori transatlantici della Società Peninsulare ed Orientale: egli lasciò il battello, congratulando il sig. John M. Cook dello splendido vascello aggiunto alla flottiglia, ed augurando prosperità futura a lui ed alla sua Casa.

Prima di partire pel suo primo viaggio, il 4 febbraio, dietro l'invito del sig. e della sig.ra John M. Cook, una grande e distinta comitiva si riunì a bordo del *Rameses il Grande* per una gita di prova, facendovi parte le LL. EE. Zulficar Pascià, Ministro degli affari esteri, Mohamed Zeky Pascià, Ministro dei Lavori Pubblici, Fakhry Pascià, Ministro di Giustizia, Mohamed Zeky Bey, primo cerimoniere del Kedive, rappresentante Sua Altezza, Lady Dormer e Miss Dormer, il Maggior-Generale Sir Francis Grenfell e Lady Grenfell, Sir Edward Zohrab Pascià, Lady Zohrab, il sig. H. M. Stanley, e molti altri. Poco tempo dopo la partenza, la comitiva si mise a tavola, dove con grande soddisfazione generale venne dimostrata l'eccellenza dell'arte culinaria

a bordo. Alla conclusione del pasto il Maggior-Generale Sir Francis Grenfell espresse, per sè e per la comitiva, il loro senso di riconoscenza per l'ospitalità del sig. Cook, e per la piacevole gita fatta sul *Rameses il Grande*, bevendo alla salute del sig. John M. Cook ed alla prosperità della Casa. Il sig. Cook rispose, dando un numero d' interessanti dati statistici in riguardo della costruzione del battello, e dello sviluppo del traffico sul Nilo durante gli ultimi venti anni.

Nelle due stagioni della sua esistenza ogni cabina del *Rameses il Grande* è sempre stata occupata, e fra i passeggieri si contano viaggiatori distinti, come, fra gli altri, le LL. AA. Imperiali il Granduca e la Granduchessa Pietro di Russia con seguito: le Loro Altezze, prima di lasciare il battello, espressero al sig. John M. Cook la loro soddisfazione per tutto il trattamento e per il conforto goduto, durante il viaggio.

Nella stagione 1891-92 il numero dei viaggiatori sul Nilo a nostra condotta, ha talmente aumentato, che abbiamo dovuto provvedere a nuovi mezzi di trasporto, facendo costruire un altro grande battello di prima classe per viaggiatori, che fu nomato il:

RAMESES III.

Questo battello è pure stato costruito sul fiume Clyde, fornito di tutte le comodità necessarie al benessere dei viaggiatori, e sarà composto in Egitto in tempo, per prendere il suo posto nel servizio regolare, martedì 17 gennaio 1893; a partire da quel giorno il servizio settimanale del martedì, dal Cairo ad Assouan, verrà fatto dai tre grandi battelli Rameses, Rameses il Grande e Rameses III.

Abbiamo intanto pure forniti di luce elettrica il *Rameses*, il *Tewfick*, il *Principe Abbas*, ed il *Principe Mohammed Alì*, e considerevolmente migliorate le disposizioni generali, ed aumentate le comodità sul *Tewfick*, sul *Principe Abbas* e sul *Principe Mohammed Alì*, in modo da renderli, per quanto è possibile, pari in comodità ai grandi battelli, il *Rameses* ed il *Rameses il Grande*.

L'accomodamento per i viaggiatori sul *Principe Abbas* e sul *Tewfick* è stato in gran parte rimodellato, in modo che non vi sono nell'uno nè altro battello più di 42 posti: parecchie cabine sono state allargate, per offrire maggior spazio ai viaggiatori, e dare alle medesime maggior volume d'aria durante la notte. Non esitiamo dunque di assicurare, che i viaggiatori nella prossima stagione troveranno che la nostra flottiglia sul Nilo non è sorpassata per comodità da qualunque altra flottiglia di battelli fluviali a ruote, in nessuna parte del globo.

Le date di partenza dal Cairo saranno i martedì 15 e 29 novembre e 13 e 27 dicembre, e da quella data in poi ogni martedì fino al 7 marzo 1893.

BATTELLO A VAPORE SPECIALE DI PRIMA CLASSE CON DURATA DI VIAGGIO DI QUATTRO SETTIMANE FRA IL CAIRO E LA PRIMA CATERATTA ANDATA E RITORNO.

Durante le stagioni dal 1879 al 1882, prima dell'interruzione del servizio nel 1882, ci servivamo d'uno dei vecchi vapori del Governo come battello speciale, che impiegava quattro settimane invece di tre, per concedere maggior tempo di fermata in alcuni luoghi d'interesse, che non avrebbero potuto essere visitati nelle tre settimane fissate per il servizio regolare. Quelle gite speciali erano tanto apprezzate dal pubblico che, quantunque il battello fosse vecchio ed avesse molti difetti, egli era quasi sempre completamente occupato. Per diverse stagioni non avevamo un numero sufficiente di vapori a nostra disposizione, per giustificare il rinnovamento di questo servizio, ma la nostra presente flottiglia ci mette in grado di ravvivarlo.

Abbiamo dunque il piacere di annunciare che il battello *Principe Abbas*, rimodellato ed organizzato come qui sopra descritto, farà quel servizio speciale, e partirà dal Cairo il 28 dicembre ed il 1° febbraio, giusto l'itinerario che si troverà a pag. 44-48 di questo programma; il costo del biglietto sarà di L. 1657 in prima classe.

VAPORI EXTRA PER PASSEGGIERI DI PRIMA CLASSE CHE PARTIRANNO DAL CAIRO GIOVEDI' 12 GENNAJO, 2 FEBBRAJO E 23 FEBBRAJO.

Per evitare gli incomodi di battelli troppo affollati, e trovando difficile di provvedere per tutti i passeggieri nel cuore della stagione, abbiamo prese delle disposizioni per ispedire ancora, ogni tre settimane, dal giovedì 12 gennaio 1893 al giovedì 23 febbraio, il vapore di prima classe *Mohammed Alì*. L'itinerario e il costo di queste gite saranno gli stessi degli altri battelli di prima classe, che occupano venti giorni per l'andata e ritorno alla Prima Cateratta (vedi pag. 54).

I viaggiatori che intendono di visitare il Nilo, sono pregati di accaparrare i loro posti al più presto possibile; a pag. 36 di questo opuscolo si trovano i nomi dei vapori destinati per ogni partenza durante la stagione, e le rispettive date.

Per aderire ai desiderii dei malati e d'altre persone richiedenti maggior comodità, abbiamo forniti i nostri battelli di

CABINE SPECIALMENTE ADDOBBATE PER AMMALATI

od altre persone che le desiderano. Quelle del *Rameses*, *Rameses il Grande* e *Rameses III* sono le più grandi, ed hanno circa 3 metri di altezza. Le cabine sono comodissime, elegantemente addobbate, ed offrono il maggior comodo possibile per tale viaggio, ma siccome ve ne sono soltanto due su ciascun battello, consigliamo coloro che desiderano servirsene, d'ingaggiarle quanto prima.

Per farsi un'idea della

COSTRUZIONE E DISPOSIZIONE GENERALE

di questi nuovi battelli, bisogna riferirsi ai disegni ed alle piante in questo opuscolo. Tutti i vapori sono costruiti coi migliori materiali possibili: gli scafi sono tutti di lame d'acciaio, le macchine del migliore sistema, e le comodità pei passeggieri provvedute secondo le nostre cognizioni delle pretese, a cui i viaggiatori di prima classe sul Nilo possono aver diritto. Le cabine in nessun caso contengono più di due letti, e ciascun battello ha un buon numero di cabine a un letto solo. I posti saranno allottati rigorosamente secondo priorità delle domande. Le cabine sono fornite di sonerie elettriche, le finestre sono provviste di cristallo, di persiane, e di reti di filo di ferro. Le sale da pranzo sono sul ponte superiore di prua, ed un gabinetto di lettura si trova su ciascun battello, in capo alle cabine doppie. Ciascun battello è provvisto di camerini da bagno, e tutto l'arredamento è costruito a norma dei più moderni principii. I servizii da tavola, gli arredi per le camere da letto, ecc. sono stati fatti espressamente per noi, e di miglior scelta. Ogni battello ha un pianoforte ed una piccola biblioteca, contenente alcuni dei libri più interessanti sull'Egitto: vi sono delle facilitazioni per divertimenti, la sera, nel salone e sul ponte. A bordo di ogni battello vi è un medico, ingaggiato dopo rigoroso esame, a Londra: quantunque l'assistenza medica sia di rado richiesta a bordo, pure molti viaggiatori sono più tranquilli di sapere, che nel caso di malattia o di un accidente, l'assistenza medica non fa difetto.

Durante la stagione invernale un medico inglese ha residenza a Luxor. Dei buoni medici e farmacisti si sono da molti anni stabiliti al Cairo e ad Alessandria. Il servizio medico sui battelli a vapore è posto sotto la sorveglianza generale del sig. dottor Sandwith al Cairo.

Ogni battello si trova sotto il controllo d'un competente direttore europeo, in aggiunta al dragomanno che agisce da guida ed interprete a terra. I camerieri ed i servi sono i migliori che possiamo trovare in Egitto, e siccome i capitani, la ciurma ed ogni impiegato hanno diretta dipendenza da noi, siamo certi che le nostre istruzioni sono perfettamente osservate.

Il direttore di ciascun vapore ha autorità di sorvegliare l'esecuzione delle istruzioni, non solo pel comodo dei viaggiatori, ma anche per le operazioni e manovre di bordo.

Il nostro direttore-comproprietario sig. John M. Cook passerà una parte dell'inverno del 1892-93 in Egitto, ma la direzione e sorveglianza di tutti i nostri affari nel paese sono affidate alle mani del signor F. H. Cook, residente al Cairo.

Al di fuori del servizio descritto per viaggiatori, abbiamo pure potuto nuovamente modificare e migliorare il nostro

SERVIZIO POSTALE FRA ASSIOUT ED ASSOUAN.

Per soddisfare ai desiderii di molti viaggiatori, di visitare il paese rapidamente ed economicamente, avevamo consigliato il Governo Egiziano di provvedere per l'accomodamento di un numero limitato di passeggieri sui battelli del Servizio Postale; ciò venne fatto, sotto la nostra sorveglianza, per diversi anni; ma i vapori impiegati dal Ministero delle Poste non essendo sufficienti per ricevere tutti quelli che volevano approfittare di quel servizio, noi, nella stagione 1887-88 istituimmo un nuovo servizio di nostra proprietà, con alcuni battelli vecchi acquistati dal Governo. Questi battelli però non diedero soddisfazione ai viaggiatori, e ci decidemmo a costruirne dei nuovi, il cui servizio principiò nella stagione 1888-89, in aggiunta al servizio postale del Governo. Ora poi abbiamo conchiuso col Governo Egiziano un contratto per parecchi anni, in virtù del quale i nostri vapori esclusivamente portano la Posta e gli Ufficiali del Governo, civili e militari, fra Assiout ed Assouan, in modo che quel servizio regolare funziona senza interruzione tutto l'anno. Durante la stagione invernale dal novembre all'aprile 1892-93 questo ramo sarà servito dai nostri nuovi battelli a ruote

CLEOPATRA, NEFERT-ARI, AMENARTAS E HATASOO

che partiranno da Assiout ogni mercoledì e sabato mattina, conformemente all'orario dato a pag. 56 di questo opuscolo.

Durante le stagioni 1889-90, 1890-91, 1891-92 gli alberghi al Cairo

sono stati talmente affollati, e tanti viaggiatori che originalmente non avevano l'intenzione di risalire il Nilo, hanno approfittato delle facilitazioni e dei prezzi ridotti del servizio postale, che abbiamo costruito un altro battello a rnote per quel servizio, il suddetto *Hatasoo* e perciò potremo spedire

OGNI SETTIMANA UN BATTELLO POSTALE DAL CAIRO.

Questo servizio sarà aperto il primo sabato di novembre, e sarà effettuato da uno dei quattro vapori postali *Cleopatra, Nefert-Ari, Amenartas e Hatasoo, i soli battelli che porteranno la Posta e gli Ufficiali militari e civili, sotto la sorveglianza del Governo Egiziano:* ogni sabato uno di quei vapori partirà dal Cairo e si fermerà sul cammino per visitare le Tombe di Rocca a Beni-Hassan, arrivando ad Assiont il martedì mattina, per continuare poi il viaggio secondo l'orario postale.

Per mezzo di questo servizio potremo soddisfare alle domande di un numero considerevole di viaggiatori dell'Egitto, i quali probabilmente non tenterebbero il viaggio sul Nilo ad altre condizioni: al prezzo ridotto di L. 586 per posto, i visitatori potranno vedere comodamente molti dei principali oggetti d'interesse dell'Alto Egitto, cioè quasi per il medesimo costo del soggiorno negli alberghi al Cairo. Non dubitiamo che con questo servizio aumenteremo assai il numero dei viaggiatori nell'Alto Egitto, ed allo stesso tempo nuoceremo in nessun modo alle disposizioni pel servizio di prima classe a prezzi più alti.

Per dettagli completi sulle facilitazioni e prezzi del servizio postale sul Nilo, ci riferiamo alle pag. 56 e 56 ed agli orari postali, che saranno però soggetti a modificazioni secondo i bisogni del Ministero delle Poste Egiziane.

In seguito a questa nuova organizzazione, i passeggieri col Servizio Postale del Nilo avranno la scelta, di partire dal Cairo per ferrovia il martedì o il venerdì, e di raggiungere il battello postale ad Assiout, o di partire dal Cairo col vapore stesso ogni sabato alle 9 ant.: nell'ultimo caso i malati e le persone di salute delicata eviteranno la noia di un viaggio in ferrovia di 240 miglia, dal Cairo ad Assiout.

L'*Hatasoo* ha posti per 36 passeggieri di prima classe, il *Cleopatra*, il *Nefert-Ari*, e l'*Amenartas* ognuno per 32. Questi battelli trasporteranno anche degli indigeni, quindi avranno fermate di pochi minuti ai diversi luoghi, sulle due rive del fiume, dove gli altri vapori non toccano, ed alle volte dovranno viaggiare tardi di notte o per tempo la mattina, come risulta dall'orario a pag. 56.

***

I vapori postali lavorano sotto la sorveglianza d'un direttore e di un ristoratore: il capitano, la ciurma ed ogni impiegato sono al nostro servizio, come gl'impiegati sui vapori di prima classe; perciò possiamo sorvegliare perfettamente ogni riparto del servizio, ed assicurare ai viaggiatori maggior comodo e maggior soddisfazione, di quanto era possibile sui vecchi vapori postali del Governo Egiziano.

Per mezzo delle varie disposizioni sopra descritte avremo dunque per la

STAGIONE SUL NILO DEL 1892-93

i seguenti servizi:

Dal 15 Novembre al 27 Dicembre

dal Cairo ogni quindicina un vapore per viaggiatori
» settimana un vapore postale
da Assiout due vapori postali

Dal 3 Gennaio 1893 in poi

dal Cairo ogni settimana un vapore per viaggiatori
» postale
da Assiout due vapori postali
dal Cairo tre vapori speciali, cioè il 12 gennaio e 2 e 23 febbraio.

e speriamo, che con questo accomodamento potremo soddisfare a tutte le domande, senza affollare i vapori, nè cagionare incomodo a qualsiasi viaggiatore.

NUOVO VAPORE PER COMITIVE DI 10 PERSONE.

In aggiunta ai suaccennati battelli pel servizio dei passeggieri e delle poste, abbiamo costruito un piccolo vapore a ruote.

IL « MENA »

specialmente pel trasporto di comitive private, non eccedenti il numero di dieci, o per rimorchiare le dahabie. Questo vaporetto ha lo scafo in acciaio, è fornito di macchine del miglior sistema ed addobbato con ogni comodità, per assicurare il benessere dei viaggiatori. Durante la stagione 1890-91, il *Mena* era noleggiato dal sig. barone Blanc e moglie con comitiva, di Costantinopoli, come pure dal sig. conte Potocki e famiglia; nel 1891-92 il battello è stato continuamente ingaggiato dal novembre fino all'aprile, da differenti comitive di viaggiatori distinti.

ESTENSIONE DEL SERVIZIO DEI BATTELLI A VAPORE FINO ALLA SECONDA CATERATTA.

Come abbiamo accennato a pag. 5 nel 1876 ci venne fatto di persuadere l'Amministrazione del Kedive, di mettere un vapore a nostra disposizione per il viaggio fra la Prima e la Seconda Cateratta, il qual servizio fu continuato fino al 1882. Da quella data fino al 1887 quel servizio venne interrotto: ma per la stagione 1887-88 facemo mettere uno dei nostri vapori al di là della Cateratta, per correre fra Philae e Wadi-Halfa. Questo fu rimpiazzato, nella stagione 1889-90 e 1890-91, da vaporetti ad elice, sotto la sorveglianza del Ministero della Guerra Egiziano e questo servizio venne riassunto durante la stagione 1891-92, dal vapore a ruote

OONAS

in coincidenza col servizio di viaggiatori dal Cairo, e continuato fino alla fine della stagione. Nella prossima stagione 1892-93 il servizio della Seconda Cateratta comincierà in coincidenza col primo vapore di viaggiatori, che partirà dal Cairo il 15 novembre. Partendo dunque nei primi di novembre dall'Europa si può andare fino alla Seconda Cateratta, ed essere di ritorno in patria per Natale.

Per l'itinerario dettagliato del servizio alla Seconda Cateratta si veda a pag. 49-52 di questo opuscolo.

In aggiunta agli undici battelli necessari pei soprascritti servizi, abbiamo comperato nel 1887 una lancia a vapore di primo ordine, che abbiamo adatta come

DAHABIA A VAPORE DI PRIMA CLASSE,

per la cui descrizione ci riferiamo all'illustrazione contenuta in quest'opuscolo.

Questa dahabia a vapore, nomata *Nitocris* offre il mezzo più signorile e confortabile per risalire il Nilo. Essa è fornita di quanto può occorrere ad una famiglia privata, od una comitiva, di quattro persone, e si adatta specialmente per un viaggio di malato, o per una spedizione di caccia. Durante la stagione 1887-88 la *Nitocris* fu noleggiata da due famiglie di distinzione. Essendo poi stata fornita di nuove macchine nel 1888, essa fu ingaggiata durante la stagione 1888-89 da tre famiglie private, per tre viaggi fino ad Assouan; durante le stagioni 1889-90 e 1890-91 essa fece di nuovo tre viaggi a ciascuna stagione fra il Cairo ed Assouan, con comitive private; e siccome questa

dahabia è la sola di questo genere sul Nilo, e costantemente richiesta, consigliamo chi ne vuol approfittare per la prossima stagione, di fare quanto prima il contratto d'ingaggio.

Noi forniamo il servizio del dragomanno, il vitto, ecc., e paghiamo pure le spese incidentali per visitare i principali luoghi, tutto compreso nel prezzo di L. 10,200 al mese, per quattro viaggiatori.

ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DELLE DAHABIE.

Durante gli ultimi 10 anni abbiamo provveduto dahabie per un numero considerevole di famiglie private e di viaggiatori distinti sul Nilo; ma riscontrando delle difficoltà nel trovare sul fiume delle dahabie veramente buone, non essendone stata costruita alcuna da molti anni, nel 1889 ne fecimo costruire tre di prima classe, con scafi di acciaio e disposizioni interne di saloni, cabine, ecc., sui migliori principii, onde soddisfare alle domande dei viaggiatori privati. (Vedere la pianta in questo opuscolo). Queste dahabie sono riccamente addobbate in istile arabesco, e fornite di quanto è necessario per un viaggio non solo comodo, ma anzi di lusso. Esse sono nomate:

OSIRIS, ISIS E HORUS.

Avendo trovato che questi vascelli vennero molto apprezzati e noleggiati da famiglie private e da viaggiatori di distinzione, per le intere stagioni invernali del 1889-90 e 1890-91, ne fecimo costruire altri tre di nome

HATHOR, NEPTIS E AMMON-RA.

Queste ultime tre dahabie sono precisamente eguali l'una all'altra nelle loro dimensioni e disposizioni di bordo, ciascuna di esse avendo 35,4 metri di lunghezza e 5,2 metri di larghezza, cioè circa 3 metri di lunghezza di più delle prime tre dahabie, la differenza essendo ripartita esclusivamente sulle cabine, che perciò sono più spaziose. Si vedrà dalla loro pianta che queste dahabie differiscono anche nelle disposizioni interne dalle tre prime suddette, giacchè il salone è stato collocato più nel centro del vascello per tenerlo più lontano dall'equipaggio: ciascuna dahabia può contenere 10 viaggiatori di prima classe.

Non esitiamo di dire, che queste tre dahabie sono di molto superiori a qualunque altra sul Nilo, e che le nostre sei dahabie sono le sole sul Nilo, che abbiano gli scafi d'acciaio, con tutte le moderne comodità sanitarie perfezionate.

In aggiunta alle summenzionate, disponiamo, sia di nostra proprietà, sia per noleggiamento, di un numero considerevole di dahabie di diverse forme, che possiamo offrire a prezzi moderati a chiunque volesse servirsene. Dettagli completi con piante relative possono ottenersi al nostro ufficio principale, in Ludgate Circus, Londra.

Come proprietari, e controllori del traffico, dei battelli sul Nilo, possiamo offrire delle facilitazioni eccezionali per i viaggi stessi ed anche a riguardo del vitto, ecc. Abbiamo nel nostro servizio i più competenti dragomanni, e possiamo fornire i migliori equipaggi ed i migliori inservienti da trovarsi sul Nilo. Fino al giorno d'oggi non abbiamo mai avuto a sentire una sola lagnanza, nè a riguardo delle nostre disposizioni, nè per la cucina: ma al contrario siamo in possesso di molti certificati lusinghieri, che comprovano come viaggiatori distinti assicurano, che il trattamento sui nostri vascelli venne trovato se non migliore, certo buono quanto quello dei primi alberghi dell'Oriente.

I malati, od altre persone che noleggiano dahabie per mezzo nostro, hanno il vantaggio speciale di poter ottenere regolarmente, dai nostri battelli a vapore, delle provvigioni di frutta fresche, di legumi, pollami, ecc., ecc.: come pure della carne fresca, che non si può ottenere a bordo delle dahabie ordinarie, a meno che non accada che sette od otto dahabie s' incontrino, e dividano un bue intero fra di loro.

Abbiamo pure prese delle misure per coltivare una superficie considerevole di terreno fra Assiout e Luxor, per la produzione di legumi freschi, pollami, ecc.: esclusivamente per l'approvigionamento dei nostri battelli, ed i dragomanni, custodi delle nostre dahabie, hanno l'autorità di domandare da questi depositi, qualunque cosa cui possano abbisognare i viaggiatori, secondo le condizioni del contratto di nolo.

Fino al 1889 le dahabie potevano essere rimorchiate dai battelli a vapori soltanto a spese considerevoli, perchè gli unici vapori atti a tale lavoro, erano forniti di macchine del vecchio sistema e consumavano troppo carbone. Noi abbiamo fatto del nostro meglio per vincere questa difficoltà, costruendo delle lance speciali per tale lavoro. Contratti speciali per rimorchiatori possono essere fatti al nostro ufficio principale a Londra od all'ufficio del Cairo.

Ognuno dunque, desiderando di viaggiare sul Nilo, sia sui battelli, sia per dahabie, troverà quanto basta a soddisfare le più grandi esigenze, fidandosi alle nostre cure.

DISPOSIZIONI PER INTERROMPERE IL VIAGGIO AD ASSOUAN.

Molti viaggiatori essendosi lagnati di non potere fermarsi per qualche tempo ad Assouan, abbiamo nelle due o tre ultime stagioni trattenuto in quel luogo prima una dahabia, poi un piccolo battello, e per la prossima stagione vi tratterremo il nostro maggiore e miglior battello del vecchio tipo, il *Sethi*, come albergo galleggiante. Il vapore è stato ricostruito internalmente per quel servizio, e può contenere da venti a trenta persone; quei viaggiatori che lo desiderano, potranno dunque interrompere il loro viaggio ad Assouan, fermarsi sul *Sethi*, e poi continuarlo anche fino alla Seconda Cateratta o ritornare al Cairo, come meglio loro converrà, e nei termini convenuti al Cairo, prima della loro partenza da quella capitale. Egli è assolutamente necessario che le date del viaggio, e delle eventuali fermate ad Assouan o a Luxor siano fissate prima della partenza del Cairo, a fin che possiamo riserbare i rispettivi posti.

NUOVI UFFICI AL CAIRO.

La nostra azienda essendosi molto ingrandita dacchè ci eravamo stabiliti al Cairo, fecimo nel 1889, costruire dei nuovi uffici molto più spaziosi, che speravamo avrebbero bastato, ma durante la stagione 1889-90 anche questi furono trovati insufficienti pel sempre crescente numero degli affari, specialmente a riguardo di viaggiatori che vi affluivano giornalmente in cerca di spiegazioni e d'istruzioni. Abbiamo quindi aggiunto altri due appartamenti particolari e fatta modificare la disposizione dei locali, in modo che speriamo possano ora corrispondere a tutte le esigenze.

ARSENALE E MAGAZZINI A BOULAC.

Essendoci stato spesse volte domandato dai viaggiatori sul Nilo, come e dove si fanno i lavori di riparo e perfezionamento della nostra flottiglia, ci pregiamo dire che il nostro direttore comproprietario, sig. John M. Cook, ha acquistato da un membro della famiglia kedivale una estesa tenuta sulle rive del Nilo a Boulac, su cui vi sono parecchi grandi fabbricati, eretti con considerevole spesa dell'ex-Kedive Ismail, che formano un'area totale di circa 20,000 metri quadrati. Questo stabilimento offre ampio spazio per fabbricare il più grande vapore che possa mai essere adoperato sul Nilo, e contiene delle officine per fondere ogni genere di lavori in ferro ed in ottone; delle

officine d'ingegneria e di falegnami: dei magazzini di diversi generi; e la residenza del magazziniere: e per l'esame degli scafi dei battelli e delle dahabie, abbiamo costrutto un bacino, capace di ricevere i nostri più grandi vapori.

I viaggiatori che desiderano visitare il nostro cantiere, dove tutto il lavoro è fatto da Egiziani, potranno farlo in qualunque tempo, domandandone il permesso nei nostri uffici al Cairo.

ALBERGHI A LUXOR (TEBE) NELL'ALTO EGITTO.

Pel comodo dei malati e d'altre persone desiderose di godere del beneficio del clima dell'Alto Egitto, senza incorrere la forte spesa di fermarsi tutta la stagione su una dahabia, abbiamo nel 1877 aperto l'*Albergo Luxor*, a Luxor. Fin dal principio questo stabilimento è stato tanto apprezzato, che dopo la prima stagione abbiamo dovuto raddoppiarne la capacità, e d'allora in poi vi abbiamo aggiunte parecchie ale, in modo che ora l'*Albergo Luxor* può contenere circa 140 visitatori. Nel 1888 fecimo costruire un gran salone da pranzo, perfezionare il servizio, arricchire i giardini, ecc. Visto infine che l'*Albergo Luxor*, benchè aggrandito, non era sufficiente per ricevere tutti i visitatori, abbiamo fatto comprare il *Karnak Hotel*. L'uno come l'altro albergo sono proprietà del signor Pagnon, e si trovano sotto la sua direzione personale, durante la stagione. Ambedue gli alberghi furono ammobigliati a nuovo, e forniti di tutto l'arredamento proprio ad alberghi di prima classe. Vi è una sala con parecchi bigliardi, vi sono dei prati per giuochi *sportivi*, ecc. Nel corso di quest'anno il signor Pagnon ha aggiunto una nuova ala all'albergo, in modo che ora egli può offrire anche un numero d'appartamenti *en suite*. Vi sono poi nuove sale da fumare, nuove sale di lettura e scrittura, sale da toletta, la sala del parrucchiere, ecc., e tutto è disposto in modo che i visitatori possono rendersi dai loro appartamenti a tutte quelle dipendenze, senza mettere il piede fuori di porta. Vi è dunque posto ora per 140 visitatori al *Luxor Hotel* e 60 persone al *Karnak Hotel*, e possiamo dire senza vantarci, che il primo di questi due è il più perfetto albergo dell'Alto Egitto.

Oltre gli attuali giardini d'ambedue gli alberghi, un terreno di circa due ettari serve alla coltivazione di legumi, per mantenere ed ingrassare dei buoi, delle pecore e del pollame, per approvvigionare gli alberghi, i battelli e le dahabie. Su d'un altro spazio, a certa distanza dagli alberghi, abbiamo anche impiantato una lavanderia.

Il fosso che divide i giardini dell'albergo dalle altre dipendenze

è stato spurgato, ed un ponte eretto per congiungere i giardini alla fattoria, all'orto, ed all'isola, in modo di dare accesso alla spianata sulla riva del fiume.

La cucina è servita da cuochi europei, e pasti e piatti speciali saranno forniti a quelle persone, che come gl'invalidi, debbono attenersi ad una certa dieta.

La latteria fornisce regolarmente latte, crema, e burro fresco di puro latte di vacca. Il burro prodotto giornalmente per il consumo dei malati d'ambedue gli alberghi è stato grandemente apprezzato, ed ha acquistato una vera celebrità.

Anche il ghiaccio può essere ottenuto durante tutta la stagione.

Gli affari propriamente domestici degli alberghi sono sotto la sorveglianza di miss Coxon, direttrice-massaia; le signore invalide sono servite da infermiere e cameriere europee.

L'assistenza medica è data dal sig. dott. H. E. Leigh Canney, assistito dal medico-residente dell'ospedale di Luxor. Vi è pure una cappella protestante, servita da un cappellano della Chiesa Riformata.

Le Poste Egiziane consegnano le lettere agli alberghi di Luxor ogni lunedì e venerdì, e le ricevono per la spedizione ogni lunedì e giovedì durante la stagione.

Telegrammi sono ricevuti e spediti da e per tutte le parti del globo.

L'Ufficio Postale e Telegrafico si trova nelle attinenze dell'*Albergo Luxor*.

I contratti per un soggiorno in quei due alberghi possono farsi in uno dei nostri uffici in Europa, o nell'ufficio del Cairo (Vedere pag. 55 per le condizioni).

LUXOR COME STAZIONE CLIMATICA INVERNALE.

Il seguente estratto è tolto dal rapporto d'un medico che ha risieduto a Luxor durante parecchie stagioni invernali.

« Anno per anno un sempre crescente numero di malati, incapaci di sopportare la crudezza d'un inverno settentrionale, vanno in cerca di un clima più mite; ed ogni anno un maggior numero di malati, ai quali i bruschi cambiamenti di temperatura e l'insidiosa umidità dei nostri inverni europei portano la condanna di morte, fuggono alla geniale latitudine dell'Alto Egitto, dove la neve ed il ghiaccio sono sconosciuti, e dove la pioggia viene come un fenomeno, forse una volta o due all'anno. Qui il malato trova una regione benigna, dove egli può respirare la fresca aura vitale, e riscaldarsi ai raggi vivificatori

del salubre sole egiziano. Qui egli congeda il respiratore, qui non ha bisogno di rifugiarsi in una camera soffocata, riscaldata da stufe.

« La seguente tavola indica la nostra temperatura all'ombra, registrata durante tredici settimane della stagione 1888-89, la temperatura esterna del giorno essendo misurata sotto la veranda dell'*Albergo Luxor* a nord-ovest, e quella della notte in una camera posta a sud-est, tenuta costantemente ventilata di giorno, colla finestra chiusa di notte, nelle prime nove settimane, ed aperta, anche di notte, durante le ultime quattro. I termometri erano esposti liberamente all'aria, ma riparati dai raggi del sole. Nessun altro apparato speciale era usato, poichè non si trattava di fornire delle misure teoretiche della temperatura all'ombra, ma di mostrare semplicemente, quali erano le gradazioni di calore, a cui l'ammalato andava soggetto durante le 24 ore della sua giornaliera esistenza.

MEDIA SETTIMANALE DELLA TEMPERATURA A LUXOR.

Sullo scorcio della settimana		TEMPERATURA ESTERNA ore 9 ant. °C	ore 2 pom. °C	6 pom. °C	TEMPERAT. INTERNA Massima °C	Minima °C
Gennaio	1	16	21	20	(In queste due settimane non si fecero osservazioni).	
	8	15.5	19.5	18.5		
	15	14.5	19.5	18.5	19.5	17.5
	22	16.5	21	19.5	20.5	19
	29	15.5	20	18.5	20	18
Febbraio	5	14	18.5	17.5	19	16.5
	12	17	22.5	21	22	19
	19	16	21.5	19.5	20.5	18
	26	17.5	22.5	21	20.5	18
Marzo	5	22.5	28.5	26.5	25.5	23
	12	20.5	25	23.5	24.5	23
	19	22.5	27.5	26.5	26	23.5
	26	22.5	27.5	26	25.5	20.5

Nota (1) « Come si vede, la differenza di temperatura alle 2 ed alle 6 ore pom. è minima. Il fatto è, che non vi sono quegli abbassamenti subitanei all'ombra, al tramontare del sole, in questa stagione dell'anno nell'Alto Egitto, che si constatano, e con molta ragione temono, altrove.

(2) « La leggiera variazione fra il massimo ed il minimo nella temperatura all'interno è un fatto sorprendente, e lo si deve al lodevole buon senso del costruttore. I muri della casa sono fabbricati di melmo del Nilo, ed hanno uno spessore di più di 30 cm. I muri grossi as-

sorbono avidamente, di giorno, i raggi solari, e ne conservano, di notte, il calore nelle camere. Così, tenendo le finestre ombreggiate di giorno, e chiudendole contro l'aria esterna della notte, ne risulta il fresco di giorno, e il caldo di notte. In tal modo un malato, quantunque costretto a stare nella sua camera giorno e notte, è tenuto ad una temperatura equabile per tutte le 24 ore.

« L'umidità media nell'Alto Egitto dal gennaio al marzo è di 53 per cento, il 100 per cento rappresentando la saturazione completa. In Inghilterra nei medesimi mesi l'umidità è di 91, ed anche in luglio ed in agosto, che sono i mesi più asciutti, essa è di 76 per cento.

« Il vento dominante in questa stagione dell'anno è quello del Nord.

Due volte durante la stagione 1888-89 vi era pioggia; una volta essa durava 5 minuti, e l'altra pochi secondi soltanto.

Un solo pomeriggio il vento era alquanto alto, sollevando la polvere, e costringendo gli ammalati a restare ritirati nell'albergo.

« Le camere dell'albergo sono abbastanza spaziose, il vitto è eccellente, il servizio inappuntabile, e se occorre i malati possono prendere i pasti nelle loro camere.

L'acqua potabile del Nilo è della miglior qualità.

« Gl'impianti d'igiene e di fognatura domestica non lasciano niente a desiderare; i cessi a terra secca, sistema Moule, sono adoperati con risultati completamente soddisfacenti.

« Luxor essendo stata resa facilmente accessibile col mezzo degli eccellenti battelli dei sigg. Thos. Cook & Son, delle centinaia di ammalati vi sono venuti, e per la maggior parte hanno ottenuto un segnalato beneficio dalla loro visita. Specialmente notevoli sono i casi di etisia (consunzione), delle malattie di Bright (dei rognoni), delle reni, della vescica, di reumi, di asma e delle diverse affezioni nervose. I convalescenti di malattie acute (come la tifoidea ed altre febbri, ecc.), si sono rimessi meravigliosamente in quest'aria mite e stimolante.

« I visitatori di Luxor dovrebbero provvedersi di vestiari d'autunno, di tessuti a maglie grosse, con sottovesti di lana sottili, ben attillate, con cinture di lana, di elmetti o cappelli ad uso tropico e di scarpe leggiere di pelle non conciata. I vestiti di flanella sono molto a raccomandarsi, come diffatti l'abbigliamento di lana è preferibile; l'abitudine tanto comune di togliersi le sottovesti calde nell'andare a letto, per mettere delle camicie da notte di tela, deve certamente essere abbandonata in Egitto.

« I malati dovrebbero lasciare l'Europa verso metà di novembre

ed arrivando in Egitto, risalire subito il Nilo. Sui battelli sul Nilo si raccomandano le cabine sotto coperta, avendo esse una temperatura più equabile tutte le 24 ore. Naturalmente, per chi la questione della spesa è secondaria, approfitterà del servizio diretto dal Cairo, evitando il noioso e polveroso viaggio ferroviario fino ad Assiout.

« Si raccomanda agli ammalati d'ingaggiare, all'albergo a Luxor, le camere al piano superiore. La stagione termina verso la metà di marzo e i malati possono generalmente fermarvisi, con profitto, fino alla metà o fine del mese, secondo le circostanze del caso.

« È un fatto notevole che la salute degli indigeni dell'Alto Egitto è buonissima, le malattie dei polmoni essendo molto rare, e la consunzione, a quanto pare, non esistente. Il clima dei dintorni di Luxor e Esneh è specialmente raccomandato dalle autorità mediche indigene. I principali caratteristici dell'aria nell'Alto Egitto sono, in breve, la sua grande purezza, il suo calore mite, e l'eccezionale secchezza, qualità che agevolano la libera ed insensibile traspirazione, e perciò l'eliminazione degli umori morbosi e viziosi del sistema. La combinazione di tutti questi vantaggi, dà a Luxor la sua preminenza come stazione climatica invernale. »

HÉLOUAN COME STAZIONE CLIMATICA.

Durante gli ultimi pochi anni, considerevoli miglioramenti sono stati eseguiti ad Hélouan, S. A. il defunto Kedive avendovi fatto costruire un piccolo palazzo, nel quale egli soleva passare una parte considerevole della stagione invernale, specialmente a causa della salubrità del luogo, dei bagni di zolfo, ecc. Un gran numero d'abitanti opulenti del Cairo ha seguito l'esempio di Sua Altezza, fabbricandovi delle ville e case per le loro famiglie, e vi sono ora molte buone abitazioni all'europea e parecchie palazzine ad Hélouan. Vi è anche un numero di alberghi e pensioni, e di ville ammobigliate da affittarsi. Lo stabilimento principale per i viaggiatori è l'*Albergo Hélouan*, che gode di grande favore, essendo ben addobbato, ben tenuto, con una cucina eccellente, non inferiore a qualsiasi nei migliori alberghi del Cairo.

Lo stabilimento balneario è condotto dal proprietario di uno degli alberghi, ed un medico, incaricato dal Governo Egiziano, sorveglia i bagni e presta assistenza agli ammalati. I bagni sono raccomandati per reumi, e per le malattie della pelle. Il breve tragitto in ferrovia dal Cairo ad Hélouan si fa in scompartimenti comodissimi, e vi sono parecchi treni giornalmente da Bal-el-Louk ad Hélouan, impiegando circa 35 minuti di viaggio.

Si può combinare una visita ad Hélouan con una gita a Sakhara, prendendo parte ad una delle nostre escursioni settimanali, col seguente itinerario: Risalita del Nilo per battello a vapore fino a Bedrachin, cavalcata sopra asini fino a Memfi e Sakhara, ritorno a Bedrachin, traversata del fiume per battello, vetture od omnibus fino ad Hélouan, pranzo all'*Albergo Hélouan* e treno al Cairo — oppure la medesima gita nell'ordine inverso, cominciante col viaggio per istrada ferrata ad Hélouan e terminante colla scesa sul Nilo in battello, da Bedrachin al Cairo.

ESCURSIONI SPECIALI (PICNICS) DAL CAIRO A SAKHARA, L'ANTICA MEMFI, HÉLOUAN, BARRAGE, ECC.

Come sopra detto, durante la stagione del Cairo provvediamo delle escursioni, risalendo il fiume dal Cairo fino a Bedrachin, all' antica Memfi, a Sakhara, alle Piramidi di Oonas, ad Hélouan, ecc., oppure giù il fiume fino a Barrage.

Queste escursioni o *picnics* si effettueranno con partenza dal Cairo una o due volte per settimana, durante la stagione, e nel prezzo dei biglietti saranno incluse tutte le spese di trasporto, dalla partenza dal Cairo fino al ritorno, vitto escluso.

Le famiglie o comitive desiderando un battello per loro, possono averlo pronto a disposizione entro 48 ore dopo avviso dato al nostro ufficio del Cairo.

CORREDO PERSONALE E SCELTA D'ITINERARIO.

In diretta opposizione a molte guide e alle loro stereotipe istruzioni, che consigliano i viaggiatori a sopraccaricarsi di cento articoli di cui non avranno mai bisogno, noi diciamo: Venite in Egitto e sul Nilo viaggerete come siete abituati a viaggiare in qualunque altro paese in autunno od in primavera. Il clima lungo il Nilo dal novembre alla fine di marzo, con poche eccezioni è delizioso, secco e caldo. Le dicerie di pericoli, di oftalmie, ecc., non sono fondate, e tali casi anzi rarissimi.

Tra gli articoli di *vero* servigio notiamo gli elmetti ed i *puggerees*, (veli di mussolina agli elmetti), per proteggere la testa ed il collo dal sole, ed ombrelli di color chiaro abbastanza forti per servire anche per appoggio. Nè bisogna temere di soffrire un gran caldo durante le escursioni sul Nilo a bordo dei battelli a vapore: al contrario, si farà bene di provvedersi di una buona coperta da viaggio, di uno scialle e del soprabito, giacchè le sere sono fresche, ed anche durante

il giorno, quando il battello va contro vento, la temperatura non è affatto alta. Il calore si fa realmente sentire soltanto durante il soggiorno a Luxor, nelle escursioni alle Tombe dei Re, e durante il viaggio da Assouan a Philae; però, come regola, chi è abituato a camminare all'aria aperta, lo sopporta facilmente, e la settimana che si passa a bordo del battello, prima d'arrivare a quei luoghi, vi serve da transito graduale. Non temere neppure le zanzare, che si trovano ben di rado sui vapori, dopo il dicembre.

Ogni eccesso nel bere e nel mangiare deve, naturalmente, essere evitato; i pasti regolari serviti negli alberghi ed a bordo, sono quanto si richiede. Il caffè preparato alla turca, è servito dopo ogni pasto, e questa deliziosa bevanda la si può ottenere ovunque ed a qualunque ora. A bordo dei vapori si dànno quattro pasti al giorno, cioè asciolvere, colazione, thè e pranzo.

Bisogna guardarsi dal dormire colle finestre aperte, e dal restare esposti all'aria fredda della notte. La trascuranza di questa regola spesso produce forti diarree. Se non si può raccomandare agli Europei l'usanza degli Arabi di portare il *fez*, si deve ritenere buonissima quella, di avere delle cinte di lana attorno ai lombi, ecc.

Vi sono delle frequenti partenze di vapori da Trieste, Venezia, Genova, Napoli, Brindisi e Marsiglia all'Egitto. I vapori della società inglese « Peninsulare ed Orientale » partono per Alessandria da Brindisi la domenica sera, da Genova lunedì sera, da Napoli mercoledì nel pomeriggio, ogni due settimane durante la stagione invernale. Il viaggio da Brindisi occupa tre giorni, da Genova cinque, da Napoli quattro giorni. I prezzi dei biglietti sono da Brindisi o da Napoli in prima classe L^it. 225, in seconda L^it. 178, da Genova in prima classe L^it. 306, in seconda L^it. 230. I vapori della medesima società si fermano a Brindisi anche al loro passaggio da Londra all'India, Australia e China, e partono da Brindisi ogni domenica sera, arrivando a Porto Said il giovedì mattina. I prezzi dei biglietti sono, in prima classe L^it. 255, e in seconda L^it. 178. I vapori del Lloyd austriaco partono da Trieste il venerdì a mezzogiorno, e da Brindisi la domenica mattina. Ambedue queste linee sono universalmente conoscinte pei loro splendidi battelli e l'eccellente servizio a bordo.

I vapori delle Messeggerie Marittime partono da Marsiglia per Alessandria e la Costa Siria sabato alle 4 pom., dal 10 settembre in avanti, a quindici giorni d'intermezzo.

I vapori Rubattino-Florio partono da Napoli ogni giovedì, giungendo ad Alessandria il susseguente martedì.

I vapori del Lloyd Germanico del Nord per la China e l'Australia partono da Genova e Brindisi ogni quattro settimane, toccando Porto Said. Ismailia e Suez.

Le suaccennate partenze sono soggette a modificazioni, ma si possono ottenere informazioni esatte per partenze, prezzi, ecc., nei nostri uffici.

I treni espressi da Alessandria al Cairo vi giungono in tre ore e mezzo, i treni ordinari in sei ore. Da Porto Said il piccolo battello del Servizio Postale Egiziano parte alle 7 ant. per Ismailia, in tempo da raggiungere il treno che arriva al Cairo verso le 5.20 pom., dello stesso giorno. I biglietti possono acquistarsi in qualunque dei nostri uffici per qualsiasi itinerario.

Ogni giorno parte un treno alle 12.40 pom. ed uno alle 6.30 pom. da Ismailia, arrivando al Cairo alle 5.20 e 10.30 pom. rispettivamente. I nostri rappresentanti sono presenti all'arrivo dei vapori ad Ismailia e s'incaricano dello sdoganamento degli effetti, e del loro trasporto dal molo alla stazione, ecc., contro pagamento di L^it. 2.60 per ogni passeggiero.

La cosa principale che non bisogna dimenticare, è il denaro, giacchè il viaggiare in Oriente e la dimora negli alberghi sono assai dispendiosi. Le lettere di credito e le banconote inglesi perdono generalmente l'uno per cento per il cambio in oro; altri biglietti di banca non sono correnti, nè si può fare alcun pagamento se non in moneta metallica, d'oro o d'argento. Tutti i viaggiatori che hanno i nostri biglietti, possono ottenere le nostre note di credito circolari, o provvedersi d'oro nei nostri uffici, al corso minimo di cambio.

GUIDE ED ALTRI LIBRI RACCOMANDATI.

Le notizie contenute in questo opuscolo non devono naturalmente rendere superflue le guide speciali: l'unico scopo di queste notizie è di dare le informazioni generalmente richieste e desiderate, da chi intende viaggiare in Egitto secondo il nostro sistema.

Delle estese descrizioni dell'Egitto e del Nilo si trovano nei seguenti libri, cioè:

« Manuale Cook per l'Egitto ed il Nilo » uno dei più completi e migliori manuali pubblicati. Con 5 carte. Nuova edizione corretta 1892. Prezzo L^it. 7.50.

« Manuale Baedeker Il Basso Egitto ». Con note geografiche, storiche ed etnologiche, illustrato con 29 piante, 7 vedute, e 76 vignette. Prezzo L^it. 18.75.

« Manuale Baedeker L'Alto Egitto ». Con 11 carte geografiche e 26 piante. Una guida eccellente del paese, dei monumenti, ecc. Edizione 1892. Prezzo Lit. 12.50.

« I monumenti dell'Alto Egitto » di Mariette Bey. Descrizione dei monumenti sul Nilo fra Cairo ed Assouan. Utilissimo libro per il viaggio alla Prima Cateratta. Prezzo Lit. 9.50.

« Spigolature del Nilo » di H. Villiers Stuart. Con una carta e schizzi del Nilo, 58 incisioni e schizzi colorati presi dai vari monumenti. Prezzo Lit. 39.50.

« La terra dei Faraoni. Egitto e Sinai » del defunto dott. Manning, pubblicato dalla « Società degli Opuscoli Religiosi. » Riccamente illustrato con schizzi a penna e a matita. Prezzo Lit. 10.

« Schizzi dell'Egitto e della Terra Santa fatti a penna e matita » di compendio all'opera precedente.

« Vedute del Paese Biblico » di compendio al succitato.

« L'Egitto descrittivo, storico, pittoresco » del prof. G. Ebers, tradotto in inglese dall'originale tedesco da Clara Bell. Due volumi presso Cassel & C., stampato su carta di lusso con illustrazioni. Volume 1° prezzo Lit. 56.25, volume 2° Lit. 65.75.

« Palestina, il Sinai e l'Egitto pittoreschi » del Col. Wilson R. E., C. B. F. R. S., con collaborazione di Canonico Tristram, D.r Merill, D.r Schaff ed altri. Quattro volumi, presso J. S. Virtue & C. Prezzo Lit. 39.50 ogni volume.

« La vita sociale in Egitto » di Stanley Lane Poole. Compendio all'opera precedente, con eccellente descrizione del paese e della popolazione. Prezzo Lit. 26.25.

« La Terra Santa e la Bibbia » del D.r Cunningham Geikie, 2 volumi. Prezzo Lit. 30.

« Da Faraone a Fellah ». Opera interessante sull'Egitto di C. F. Moberley Bell. Prezzo Lit. 20.

« A traverso la Terra Biblica ». Note di viaggi in Egitto, nel Deserto ed in Palestina, di Filippo Schaff, D. D., L. L. D. Prezzo Lit. 7.50.

« Fogli tolti da note sull'Egitto » del Canonico Isaac Taylor. Prezzo Lit. 6.25.

« Gli abitanti del Nilo » di E. A. Wallis Budge, M. A. Prezzo Lit. 3.75.

« I sarcofagi Anchnesraneferab » di E. A. Wallis Budge, M. A. Prezzo Lit. 18.75.

« Shizzi fatti da un battello del Nilo » di H. M. & N. Tirard. Prezzo Lit. 7.50.

« L'Egitto passato e presente » di W. Q. Davenport Adams. Prezzo Lit. 4.50.

« L'Egitto » di Stanley Lane Poole. Prezzo Lit. 4.50.

« Le città dell'Egitto » di Reginald Stuart Poole. Prezzo Lit. 6.25.

« Scene della vita al Cairo » di Signorina Wately. Prezzo Lit. 4.50.

« Mille miglia sul Nilo » di Amelia B. Edwards.

« L'Egitto e le Meraviglie della Terra dei Faraoni » di W.m Oxley. Prezzo Lit. 9.50.

« Passeggiate al Cairo » del Maggiore Plunkett, R. E. Piccolo opuscolo utilissimo. Prezzo Lit. 1.25.

« Un inverno sul Nilo » di Rev. Carlo D. Bell, D. D. Prezzo Lit. 7.50.

« L'Egitto come stazione invernale » di D.r Sandwith. Prezzo Lit. 4.50.

« L'Egitto, leggi indigene e l'intervent ostraniero » del Barone de Malortie.

« Nilfahrt » di T. N. Gonzenbach. In lingua tedesca. Libro riccamente illustrato, descrivendo un viaggio in dahabia. Prezzo Lit. 25.

« Da sola attraverso la Siria » di Elena E. Miller. Illustrato. Prezzo Lit. 8.75.

DISPOSIZIONI PER LA DISTRIBUZIONE E L'IMPOSTAZIONE DI LETTERE, GIORNALI, ECC. SUL NILO.

Offriamo ai nostri viaggiatori sul Nilo delle facilitazioni speciali per il servizio della posta, e consigliamoli di fare indirizzare tutte le loro corrispondenze *presso l'Agenzia* Thos. Cook & Son, *Cairo*, perchè siano fatte seguire alle principali stazioni dell'itinerario.

I vapori che partono da Brindisi sono da preferirsi per questo servizio. Le lettere, ecc. così spedite arrivano in generale al Cairo in tempo per essere suddivise e rispedite colla posta del venerdì, dal Cairo all'Alto Egitto. Faremo però seguire le comunicazioni soltanto fino a quei punti del fiume, dove sappiamo per esperienza che i passeggieri sono certi di riceverle, cioè Assiout, Luxor ed Assouan.

Il Servizio Postale Egiziano si fa da Assouan ogni giovedì, da Luxor ogni venerdì, e da Assiout ogni sabato, in coincidenza colla posta da Alessandria per Brindisi, cioè: Europa, America, ecc.

Un avviso viene affisso sui vapori un giorno prima che le lettere devono essere impostate ai diversi punti di fermata, per giungere in tempo utile negli uffici centrali del Servizio Postale.

FACILITAZIONI BANCARIE.

Le Note circolari da 5, 10 e 20 lire sterline, emesse dal nostro Riparto Bancario Estero, sono comodissime; durante la stagione queste note possono essere incassate nei nostri uffici del Basso Egitto, o ad Assouan o Luxor. C'incarichiamo pure di rimettere del danaro per tratte e telegrammi, fra i nostri uffici principali.

COMUNICAZIONI TELEGRAFICHE.

In tutte le stazioni principali dell'itinerario, come Assiout, Keneh, Luxor, Assouan, sonvi impiegati europei al servizio telegrafico, che parlano tutte le principali lingue europee; telegrammi possono essere spediti da questi luoghi a tariffa diretta a tutti i grandi centri d'Europa.

NOTIZIE SUL NILO.

Ci pregiamo annunziare, che il sig. E. A. Wallis Budge, del Museo Britannico, ha compilato un'opera, che descrive i principali monumenti egiziani a ciascuna sponda del Nilo fra il Cairo e la Seconda Cateratta (Wadi-Halfa) e che, essendo di nostra esclusiva proprietà letteraria, è specialmente dedicata all' uso dei nostri viaggiatori sul Nilo. Il libro, intitolato « *Il Nilo: Notizie pei viaggiatori in Egitto*, » non è scritto per rimpiazzare la nostra *Guida nell'Egitto*, ma è da noi pubblicato, perchè i viaggiatori sul Nilo possano studiare, in forma concisa ed autentica, le principali meraviglie dei luoghi e monumenti che visiteranno, seguendo il nostro itinerario.

Nella nuova edizione, pubblicata in questo anno, il sig. Budge ha fatto delle estese aggiunte alla descrizione del Museo Gizeh; e al momento di mettere quel libro sotto torchio, abbiamo ricevute, grazie alla cortesia del sig. de Morgan, delle notizie a riguardo dei nuovi aggrandimenti di quel museo, e delle addizioni fattevi, fra cui le grandi *stellae*, gli idoli di bronzo recentemente trovati a Sahara, e le 163 mummie di sacerdoti di Ammone, di Luxor. Le descrizioni di queste curiosità si trovano nel suddetto libro.

Ci faremo il piacere di offrire *gratis*, come memoria, un esemplare dell'interessante opera del sig. Budge, ad ogni nostro viaggiatore sul Nilo.

Settembre 1892. THOS. COOK & SON.

***

LA FLOTTIGLIA COOK SUL NILO.

esclusiva proprietà di Thos. Cook & Son

BATTELLI A VAPORE DI PRIMA CLASSE.

NOMI	Lunghezza metri	Larghezza metri	Forza cavalli	Data di costruzione
« **Rameses III** »	60.0	8.4	500	1892
« **Rameses il Grande** » ...	66.1	9.0	500	1890
« **Rameses** »	70.6	9.0	500	1887
« **Principe Mohammed-Ali** »	47.9	6.0	350	1887
« **Principe Abbas** » ...	47.9	6.0	300	1886
« **Tewfik** »	47.9	6.0	300	1886

I summenzionati sono gli unici battelli a ruote, sul Nilo, per il trasporto di passeggieri di prima classe.

SERVIZIO POSTALE DEL NILO.

NOMI	Lunghezza metri	Larghezza metri	Forza cavalli	Data di costruzione
« **Hatasoo** »	47.9	7.5	400	1890-1
« **Cleopatra**	41.9	7.5	400	1888
« **Nefert-Ari**	41.9	7.5	400	1888
« **Amenartas**	41.9	7.5	400	1888

Questi sono i soli vapori a ruote, costruiti specialmente per il trasporto di Viaggiatori di Prima Classe e d'indigeni, per il Servizio Postale ed il trasporto degli Ufficiali militari e civili sul Nilo, secondo contratto fatto col Governo Egiziano.

BATTELLI A RUOTE DEL VECCHIO TIPO PER RIMORCHIARE, ECC.

« **Menes,** « **Tahta,** » « **Thotmes,** » « **Pepi** e **Oonas.** »

ognuno con posti per 20 persone.

FLOTTIGLIA COOK SUL NILO (*continua*).

BATTELLO A RUOTE PER 10 PERSONE « MENA »

Lunghezza 30 metri, larghezza 5.4 metri, forza cavalli 200. Specialmente adatto ed allestito per comitive private di circa dieci persone. Può anche essere noleggiato come rimorchiatore di dahabie.

DAHABIA A VAPORE « NITOCRIS »

Lunghezza 24.8 metri, larghezza 4.3 metri, forza cavalli 80. Specialmente allestita per comitive private, piccole famiglie, ammalati, o spedizioni di caccia. L'unico battello del suo genere sul Nilo. Ha posti per quattro viaggiatori.

LANCE A VAPORE PER RIMORCHIARE DAHABIE, ECC.

« **Iris,** » « **Maud,** » « **Sebek,** » « **Hapi,** » « **Ptah,** » « **Anubis.** »

NUOVE DAHABIE DI PRIMA CLASSE.

« **Hathor,** » « **Nepthis** » ed « **Ammon-Ra,** » lunghezza 35.3 metri; le dahabie più grandi e più sontuosamente addobbate sul Nilo, costruite nel 1890.

« **Osiris,** » « **Isis** » ed « **Horus** » lunghezza 32.3 metri, costruite nel 1889.

Le summenzionate sei dahabie sono le sole sul Nilo che abbiano scafi d'acciaio, e le uniche di recente costruzione.

« **Mansourah,** » « **Philites,** » » **Nigma,** » « **Sroura,** » « **Attieh-el-Rahman,** » « **Gazelle,** » « **Sultana,** » « **Fostat** » e « **Chonsu,** » comprate a suo tempo, e quanto meglio allestite per il servizio.

In aggiunta a queste, Thos. Cook & Son possono dare in nolo un numero di dahabie del vecchio tipo.

70 Barche e Battelli a Vela di diverse dimensioni, fino a 150 tonnellate, pel trasporto di vettovaglie.

Tutti i sopradetti vascelli appartengono esclusivamente a Thos. Cook & Son, e sono gli unici sul Nilo, in mano d'impiegati salariati dalla Casa.

Per di più Thos. Cook & Son hanno l'uso ed il maneggiamento di un numero di **Vapori ad Elice,** appartenenti al Governo Egiziano.

BATTELLO A VAPORE DELL' AGEN

DIMEN

Lunghezza fra le perpendicolari	236
Larghezza	30
Profondità	11

Questo Battello trasporta soltanto

NOK PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

SES."

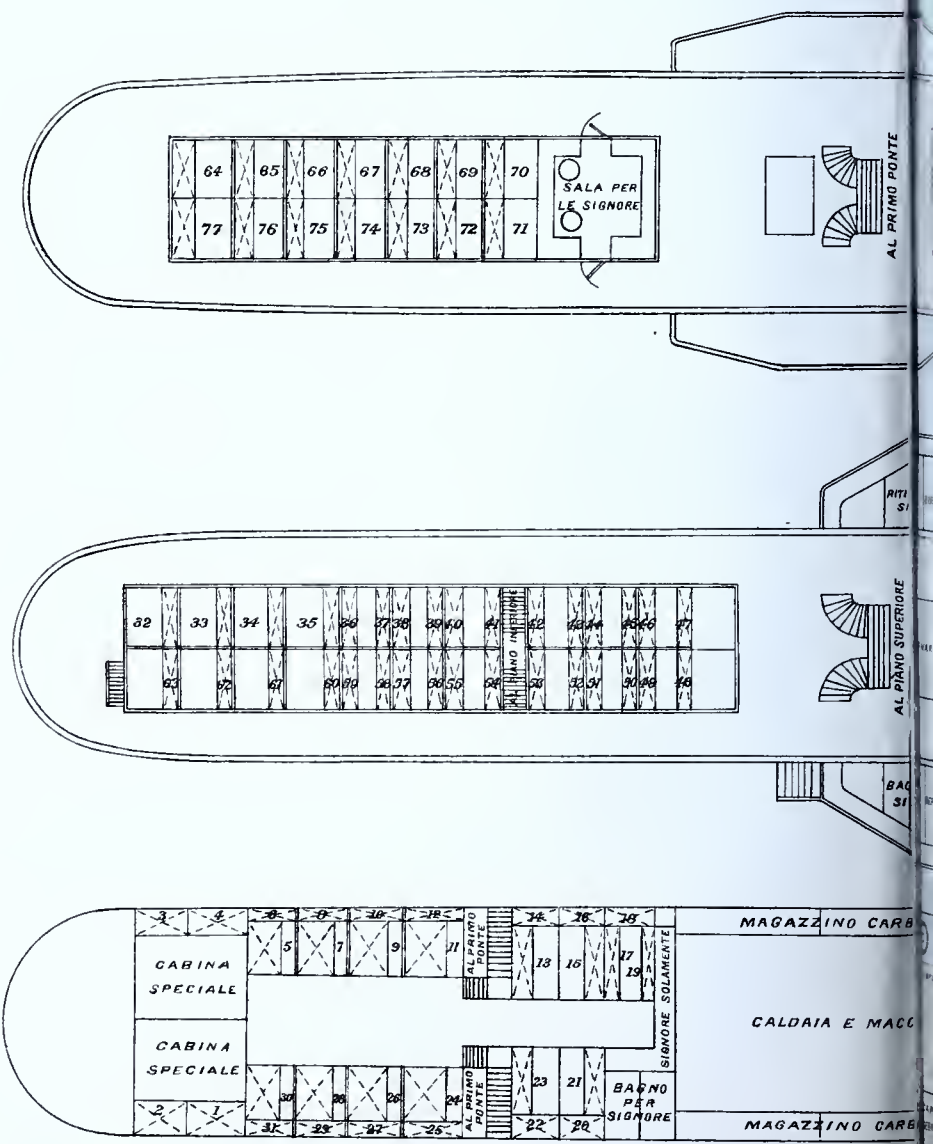
ICIPALI.

valli vapore indicati 300
locità . . . . . 11 miglia.

a Classe con un maximum di 78.

BATTELLI A VAPORE DELL' AGENZIA

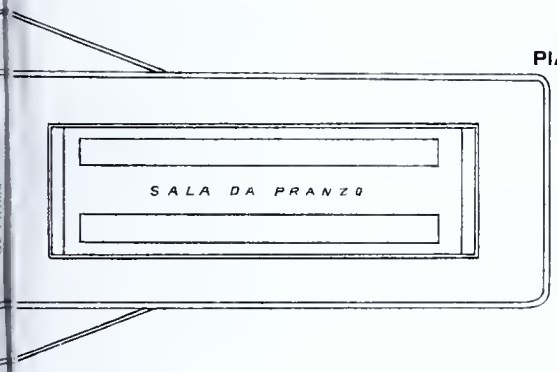
PIANO



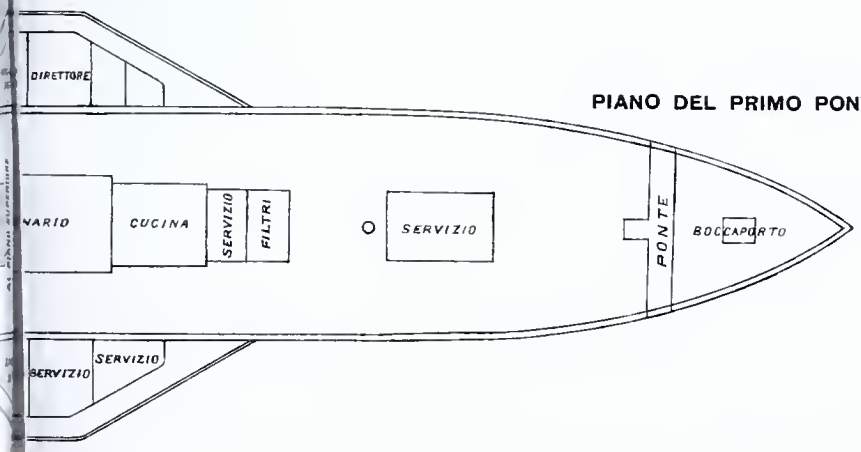
PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

.MESES."

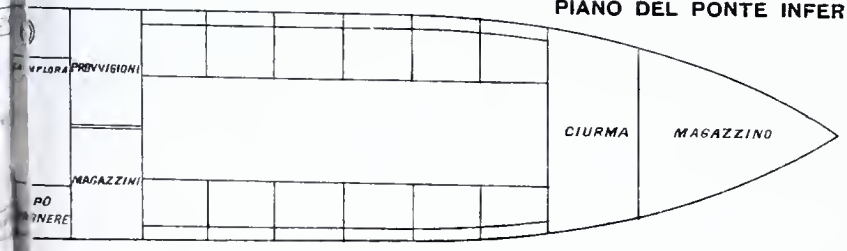
PIANO DEL PONTE SUPERIORE



PIANO DEL PRIMO PONTE



PIANO DEL PONTE INFERIORE



BATTELLO A VAPORE DELL' AGENZI
"RAME

DIMEN

Lunghezza fra le perpendicolari	. .
Larghezza	. . . . .
Profondità	. . . . .
Cavalli vapore indicati	. . .
Velocità	. . . . .

Questo Battello trasporta soltanto

PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

RANDE."

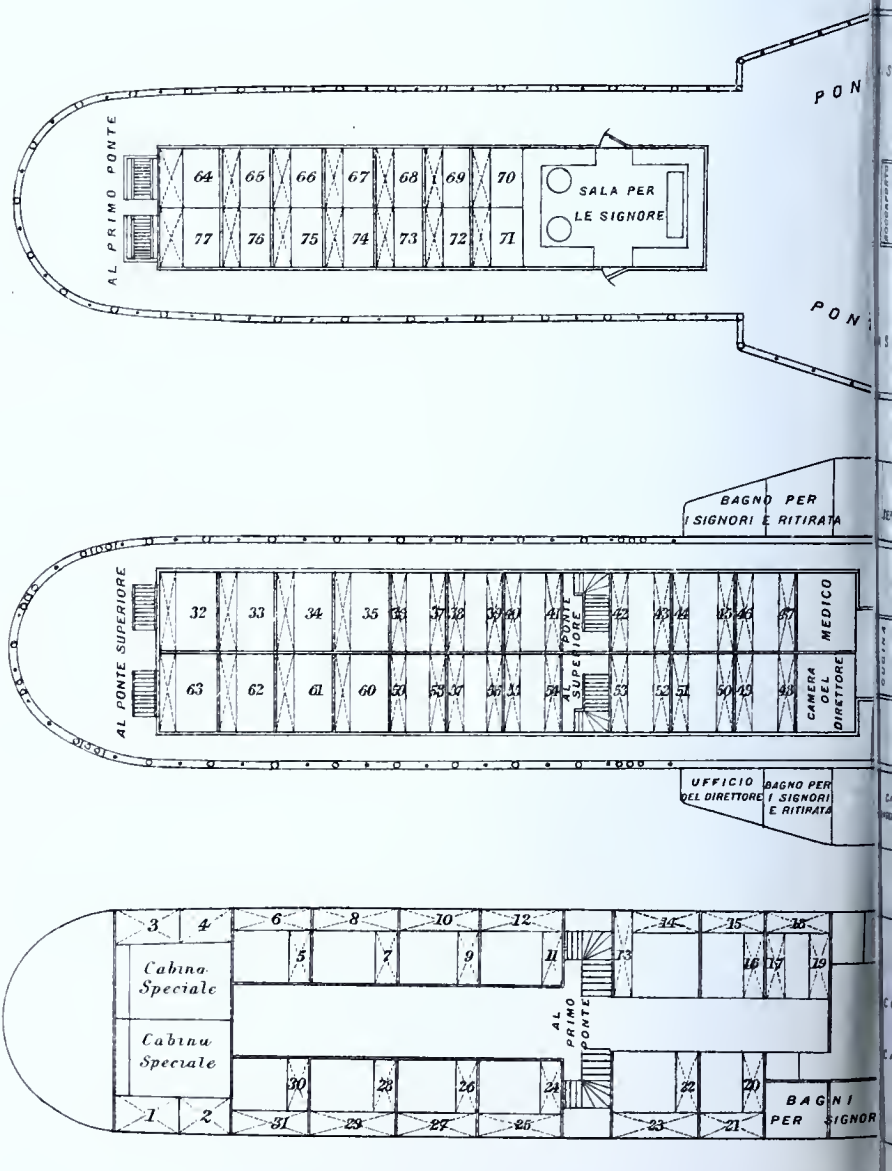
NCIPALI.

. . . . .	221 piedi.
. . . . .	30 ,,
. . . . .	10 ,,
. . . . .	500
. . . . .	11 miglia.

l 1a Classe con un maximum di 77.

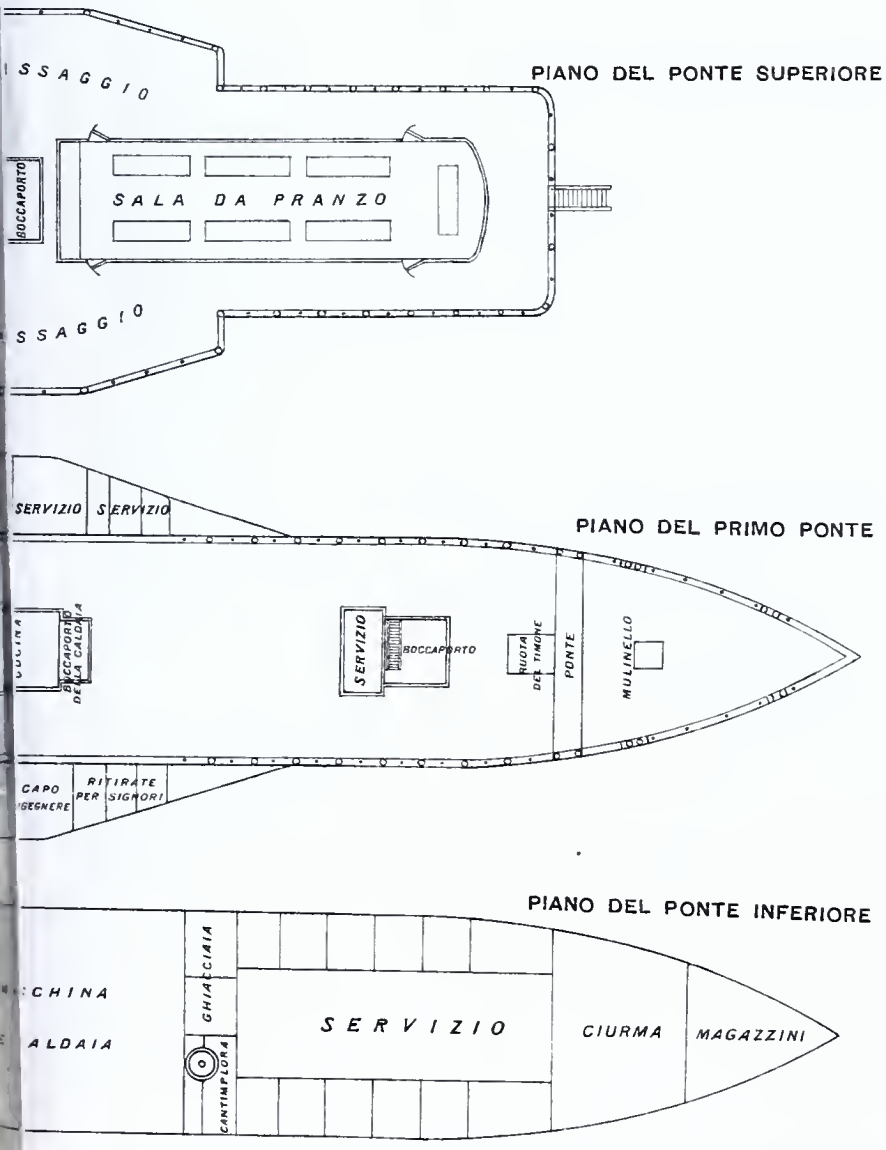
BATTELLO A VAPORE DELL' AGENZIA

PIANO DEL "R



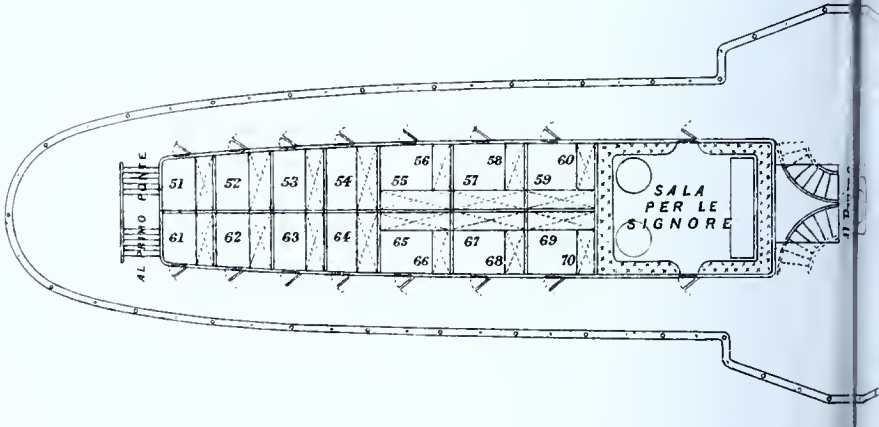
PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

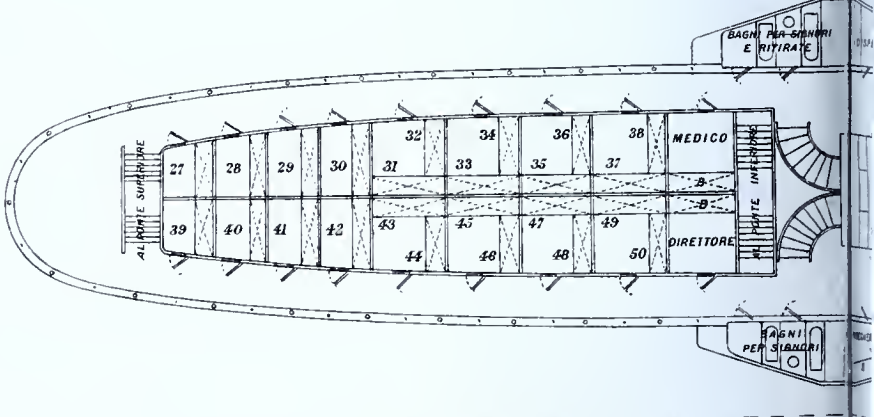
IL GRANDE."

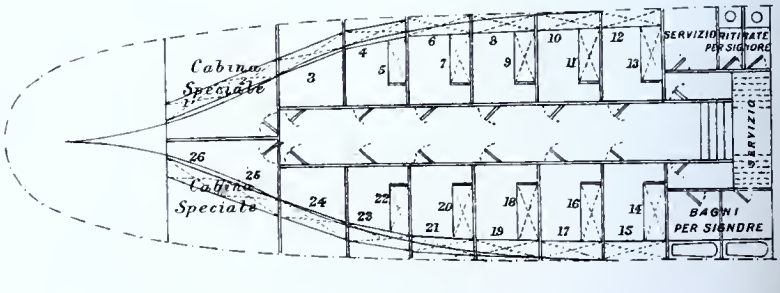


BATTELLI A VAPORE DELL' AGENZ

PIANO







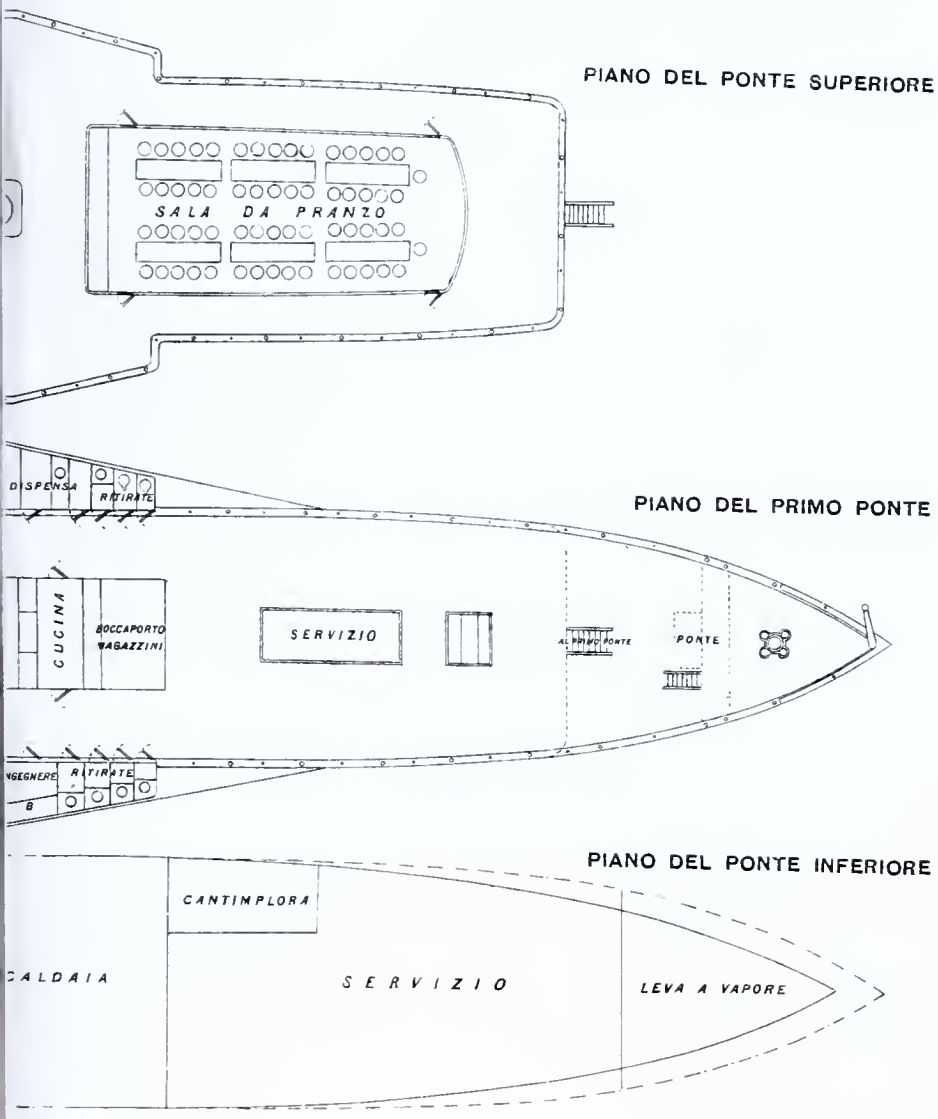
DIMEN

Lunghezza fra le perpendicolari	. .
Larghezza	. . . . .
Profondità	. . . . .
Forza di cavalli	. . . . .
Velocità	. . . . .

Questo Battello ha po

K PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

AMESES III"



NCIPALI.

. . . . .	200 piedi.
. . . . .	28 ,,
. . . . .	9 ,,
. . . . .	500
. . . . .	11 miglia.

ggiatori di prima classe.

BATTELLO A VAPORE DELL' AGENZIA

"TEWFIK," "PRINCIPE ABB

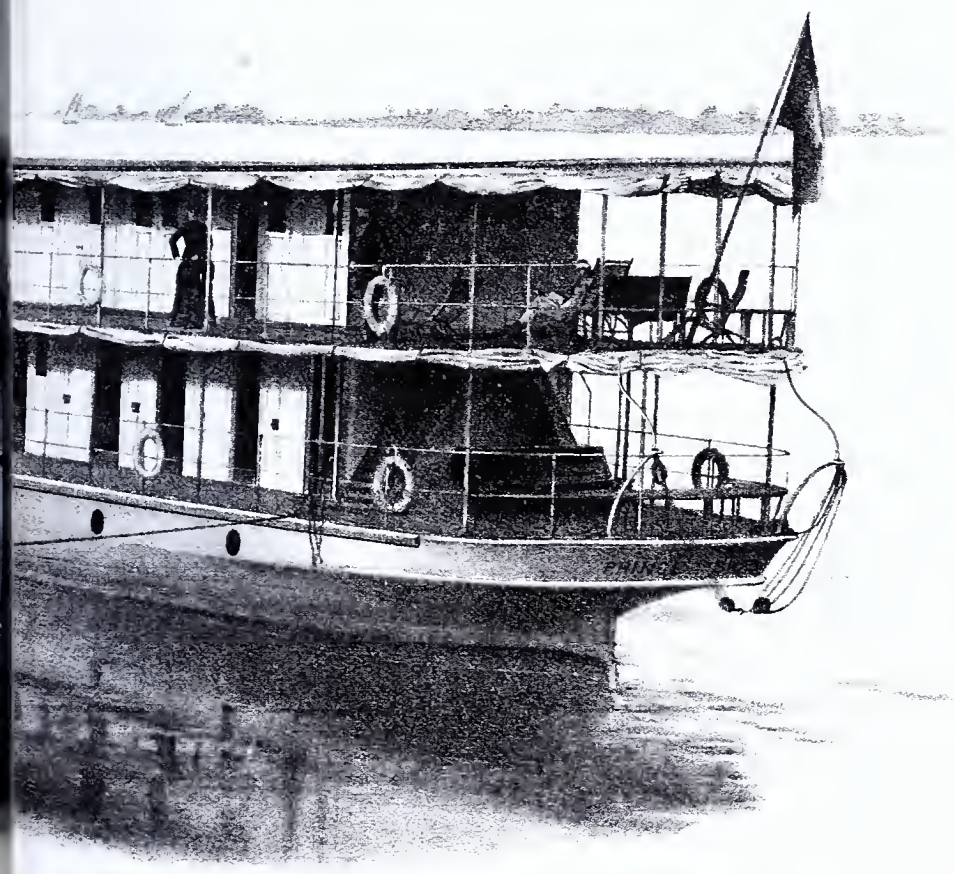
DIMENSI

Lunghezza fra le perpendicolari ("Tewfik" e "Principe Abbas") . . .	160 p
,, ,, ("Principe Mohammed Ali") .	170
Larghezza	20·6

Questi Battelli accettano solamente viaggiatori di Prima Clas
e il "Princ

PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

RINCIPE MOHAMMED ALI."



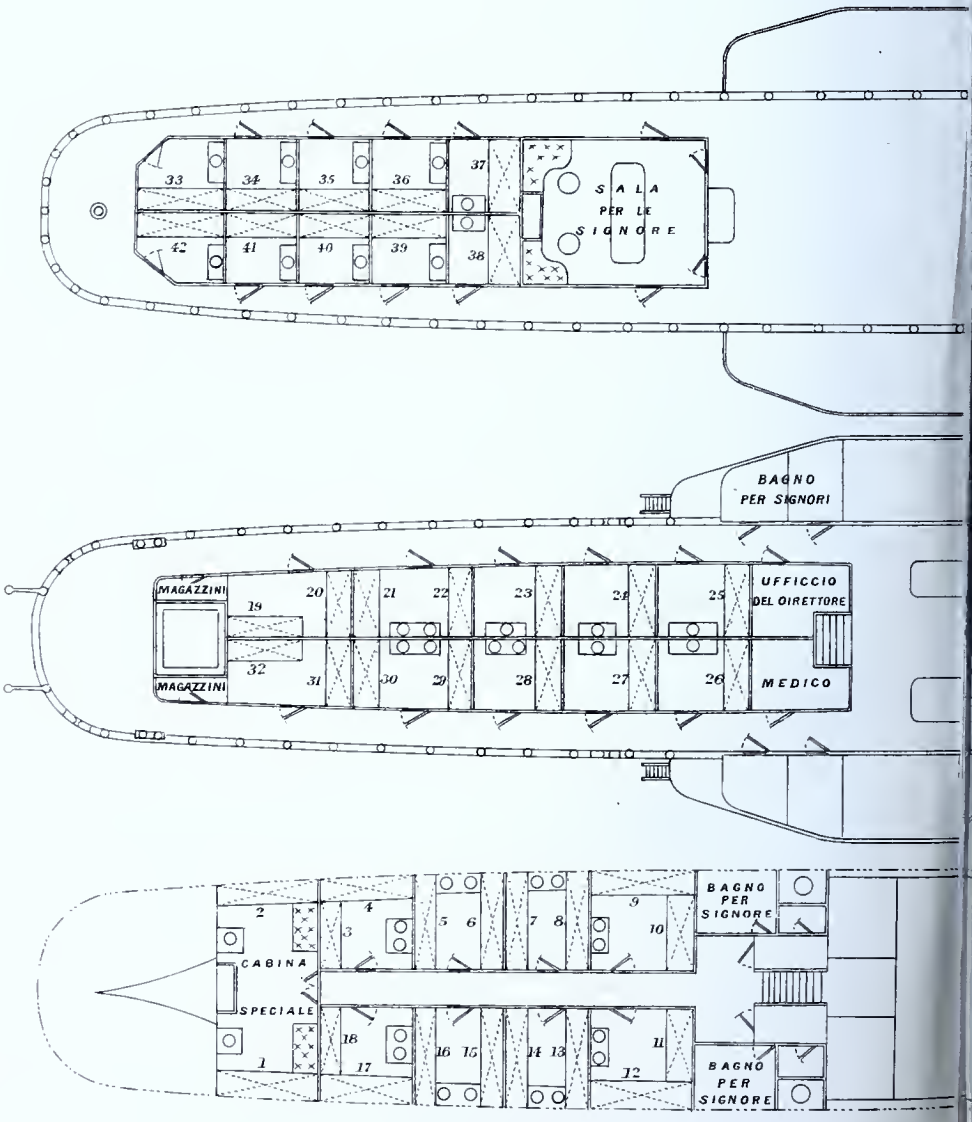
CIPALI.

Profondità	7·0 piedi.
Forza di cavalli	300 ,,
Velocità	11 miglia.

ripe Abbas" e il "Tewfik" possosso accettare 42 viaggiatori
ni Ali" 51.

BATTELLI A VAPORE DELL' AGENZIA

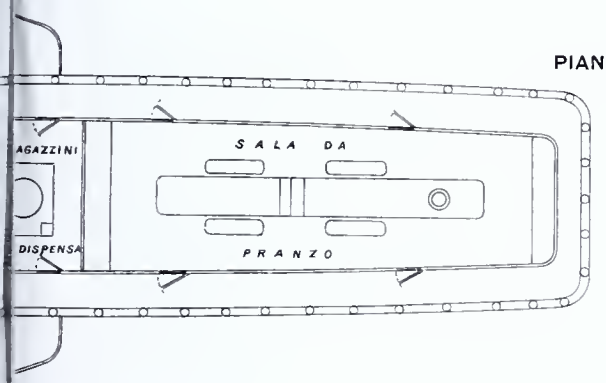
PIANO DEL "TEWFI



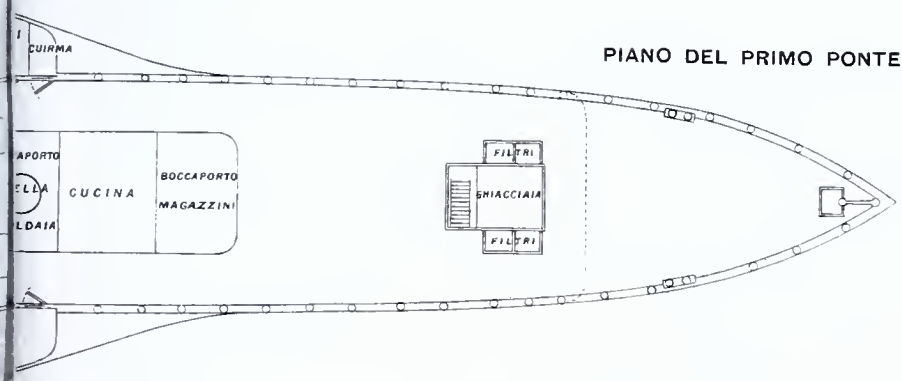
PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

"PRINCIPE ABBAS."

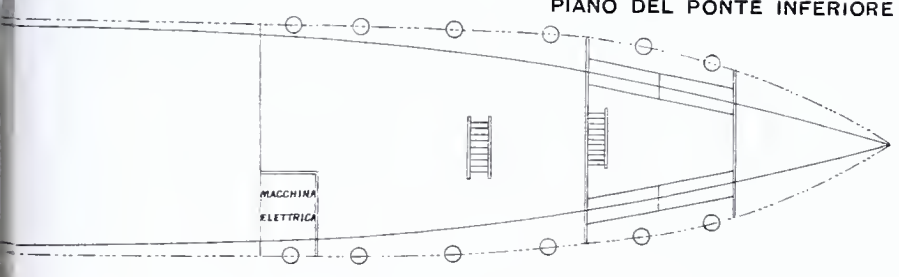
PIANO DEL PONTE SUPERIORE



PIANO DEL PRIMO PONTE

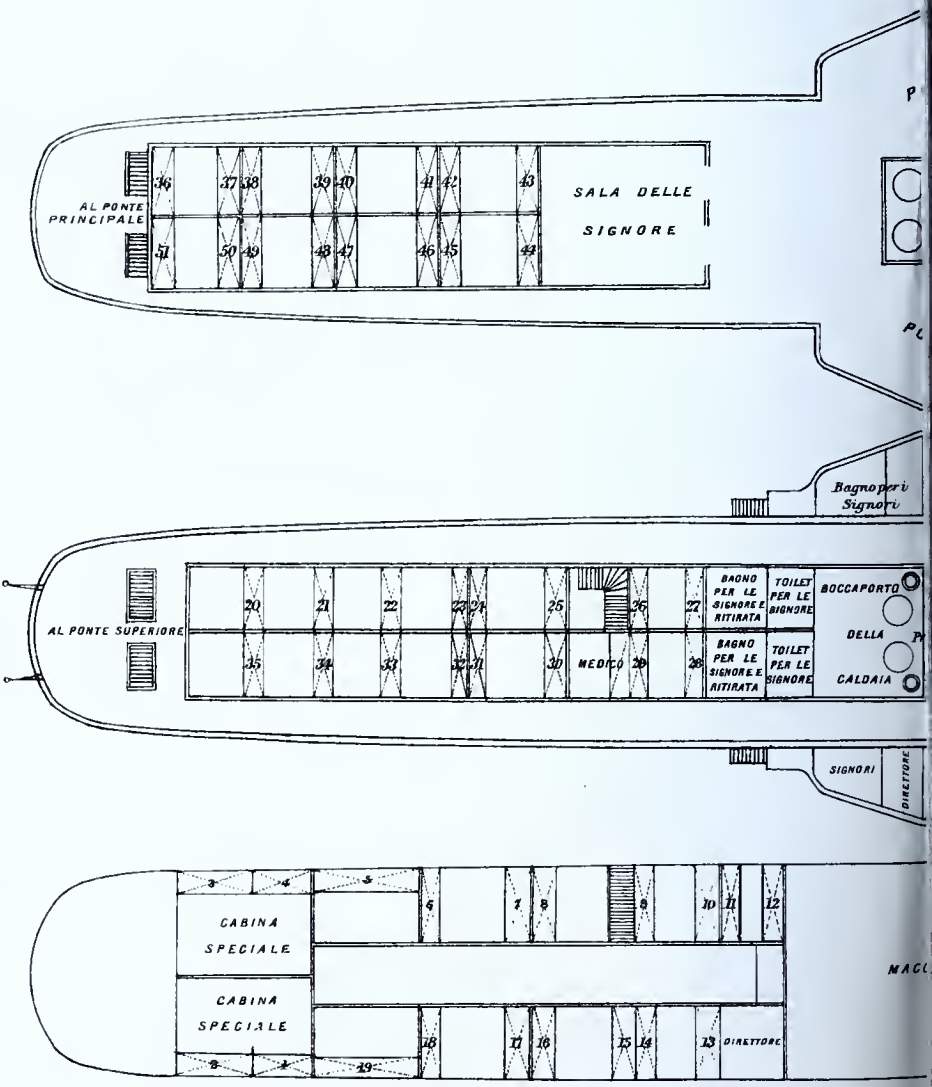


PIANO DEL PONTE INFERIORE



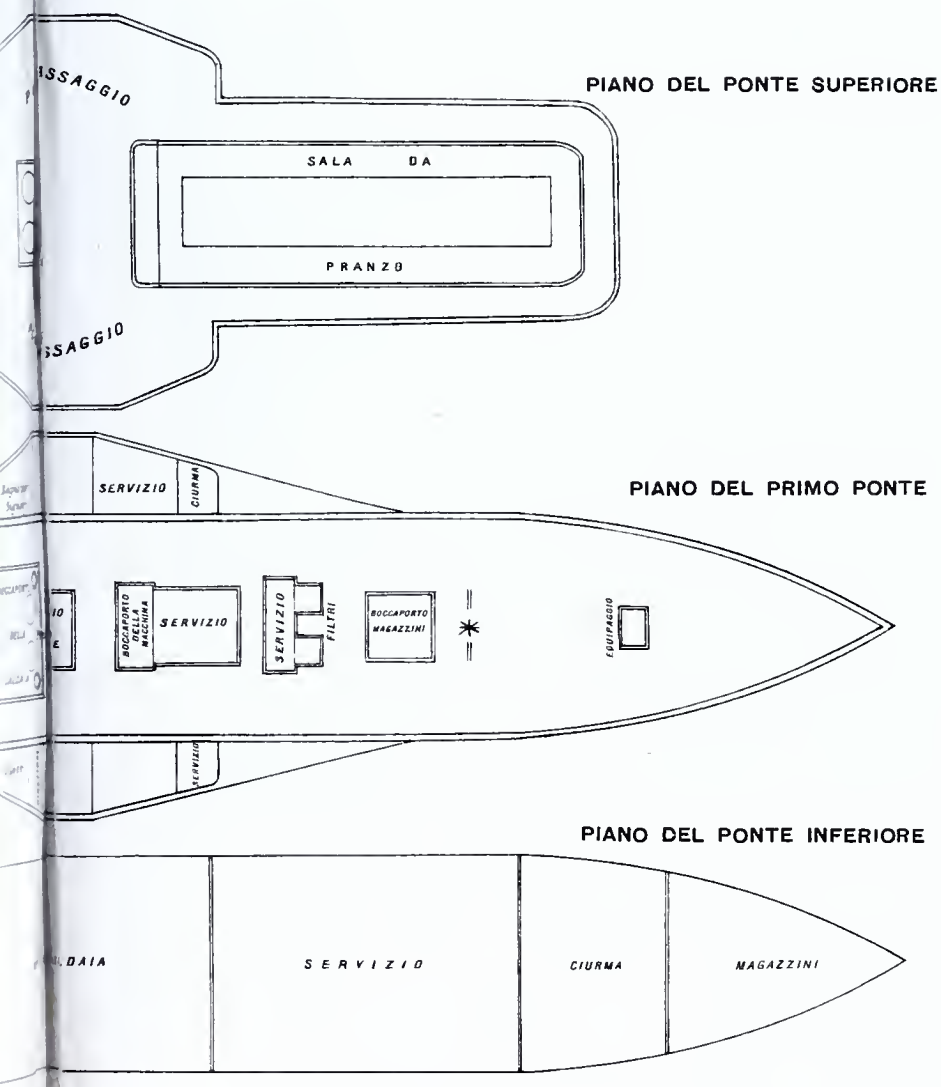
BATTELLO A VAPORE DELL' AGENZIA

PIANO DEL "PRI



ZIA PER VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE.

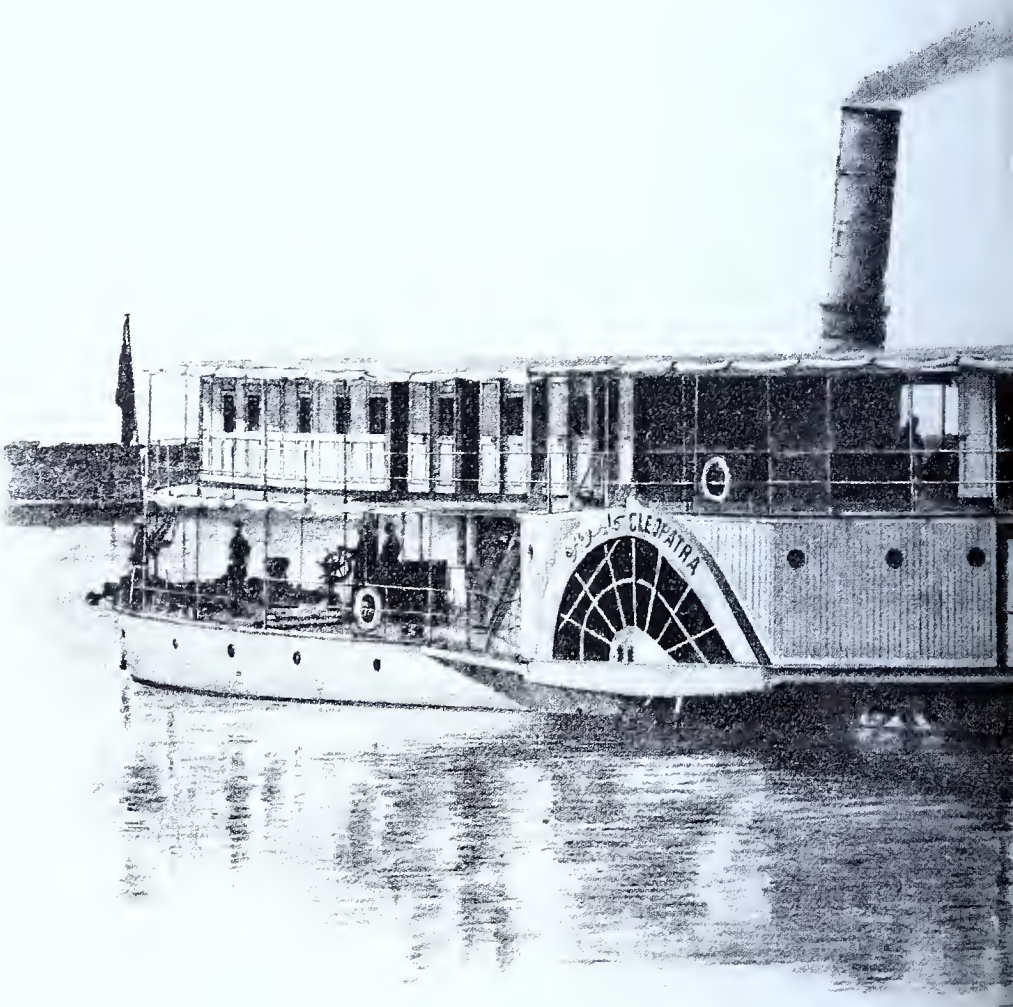
PRI.OHAMMED ALI."



BATTELLI POSTALI A VAPOR

"HATASOO," "CLEOPATRA

Unici Vapori sul Nilo concessionarii del Gove
Governat



DIMENS

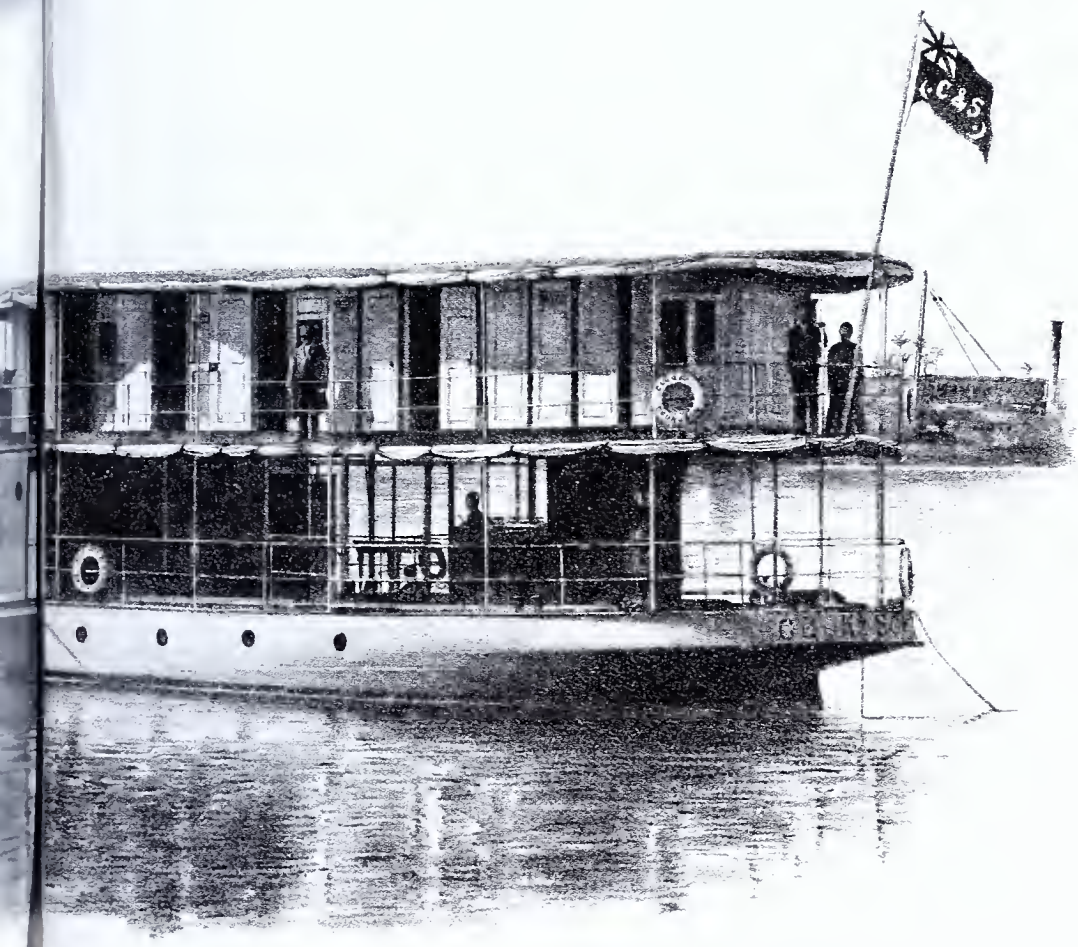
Lunghezza fra le perpendicolari ("Hatasoo") .	160
" ("Cleopatra," "Nefert-ari," e "Amenartas")	140
Larghezza	25
Profondità ("Hatasoo")	7

Il Vapore "Hatasoo" e limitato a 3
32 Passe

APORI' AGENZIA COOK SUL NILO.

ATRA ERT-ARI," E "AMENARTAS."

del Gover per il trasporto della Posta e degli Impiegati
Governati e Militari.

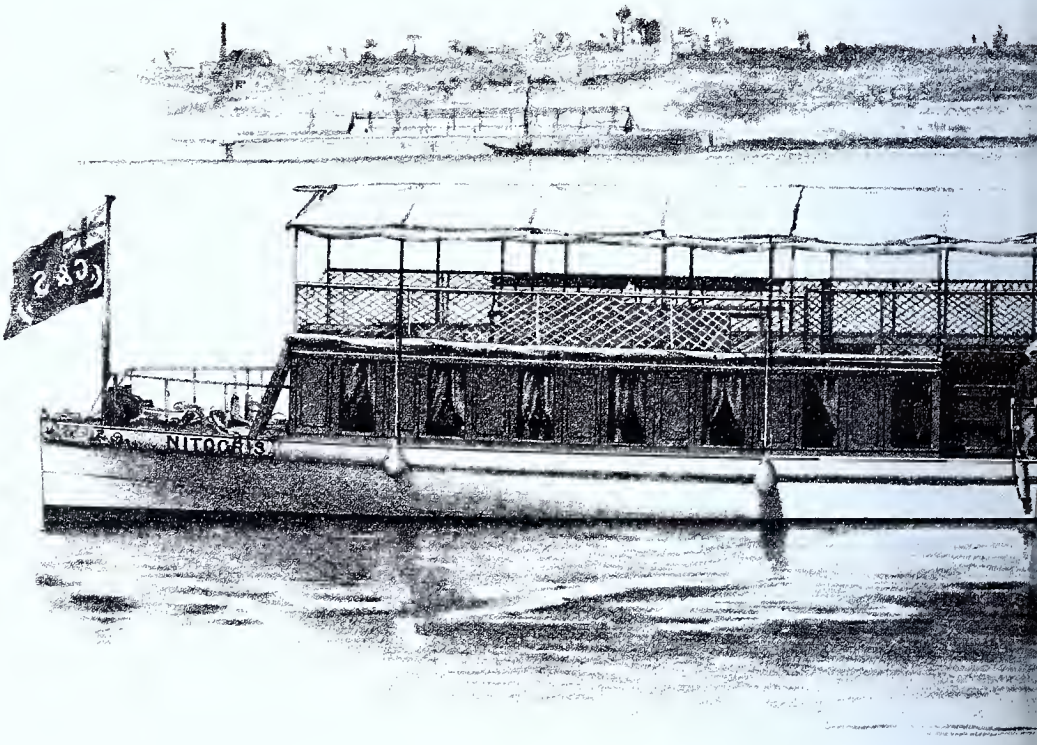


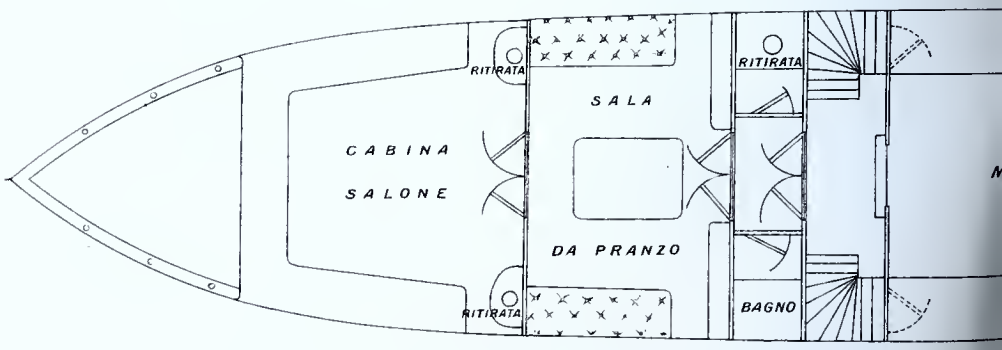
NCIPALI.

rofondità ("Cleopatra," "Nefert-ari," e "Amenartas")	6·6 piedi.
valli vapore indicati	400
elocità	11 miglia.

pa," "Nefert-ari," e "l'Amenartas" a
ma Classe.

DAHABIA A VAPORE "NITOCR



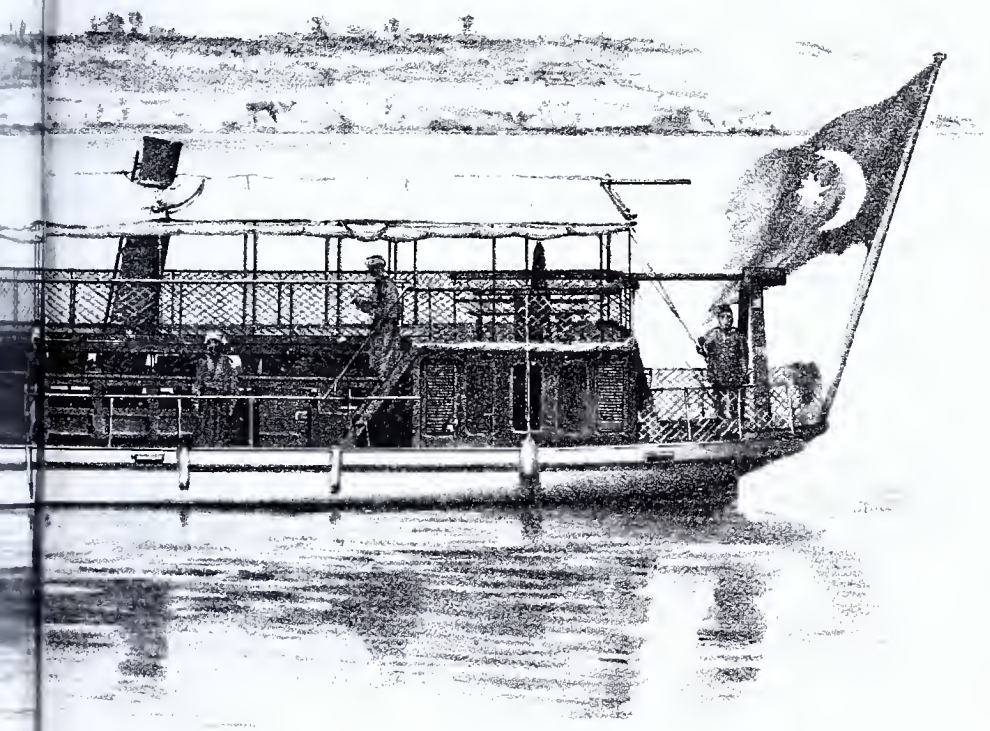


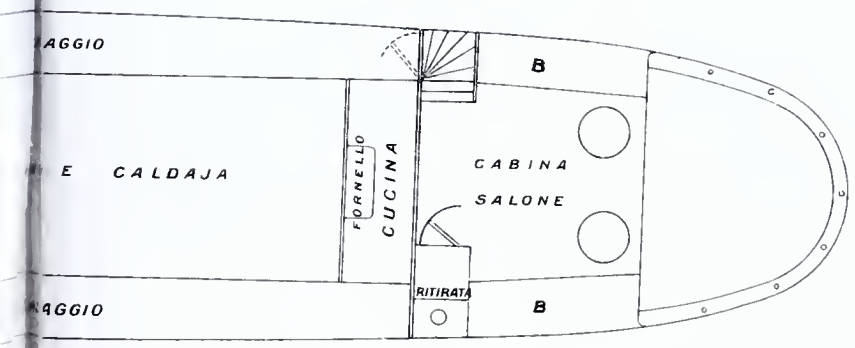
DIMENSIONI

Lunghezza fra le perpendicolari . . .	83 piedi.
Larghezza	14·6 ,,
Profondità	6·0 ,,

Il "Nitocris" e specialmente adatto per compagnie private di 4

TOCRELL' AGENZIA COOK.





PLI.

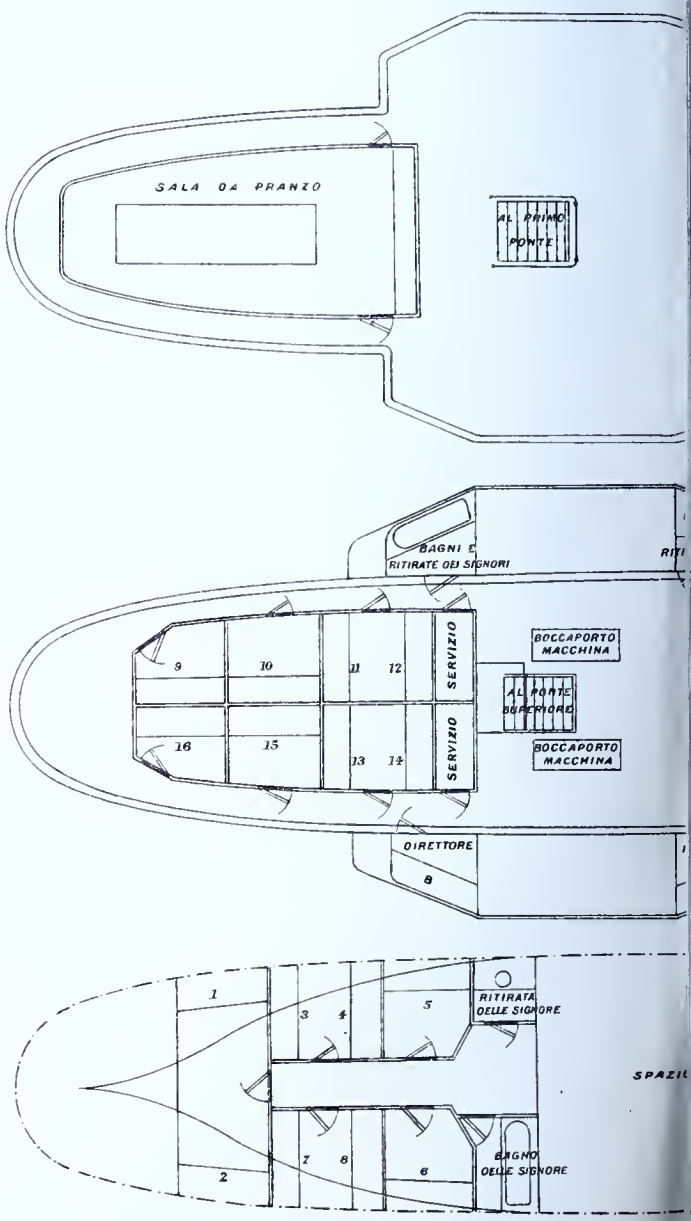
di valli 80

. . . . . 9 miglia.

cole famiglie, ammalati, o spedizioni di caccia.

BATTELLO A VAPORE A RUC

(PER COMPAGNIE PI

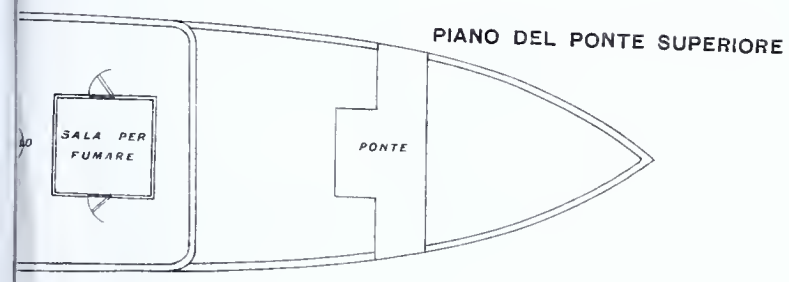


DIMENSIO

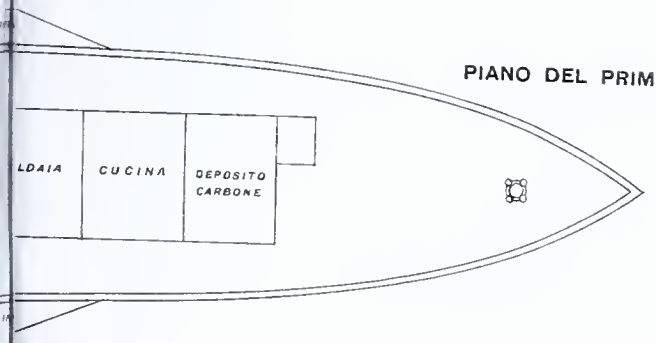
Lunghezza fra le perpendicolari . . .	100 pied
Larghezza	18 „
Profondità	7 „

MENA" DELL' AGENZIA COOK.

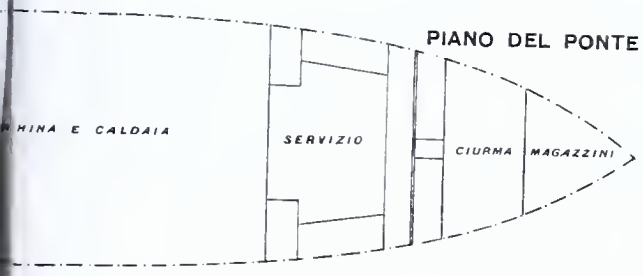
CIRCA 10 PERSONE.)



PIANO DEL PONTE SUPERIORE



PIANO DEL PRIMO PONTE



PIANO DEL PONTE INFERIORE

CIPALI.

alli vapore indicati 200

cità . . . . . 11 miglia.

DAHABIE DE

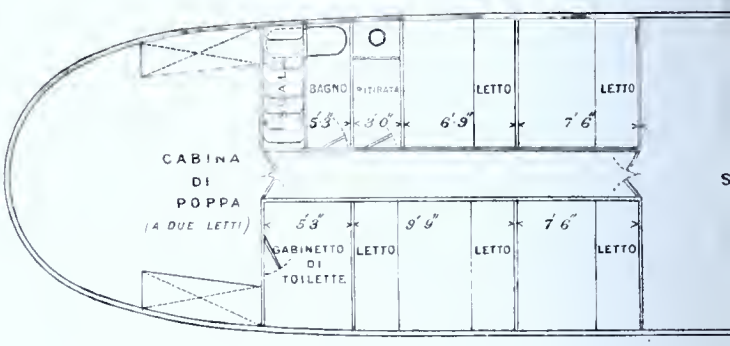
"OSIRIS," "ISIS," "HORUS," "

ENZIA COOK.

"E," "NEPTHIS," E "AMMON-RA."

PIANI

"HATHOR," "NE

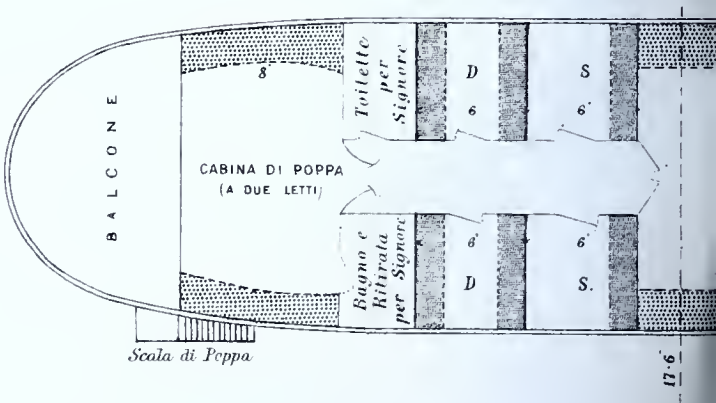


DIMEN

Massima lunghezza . . . .
Larghezza . . . . .
Profondità ai lati . . . .

PIANI

"OSIRIS,"

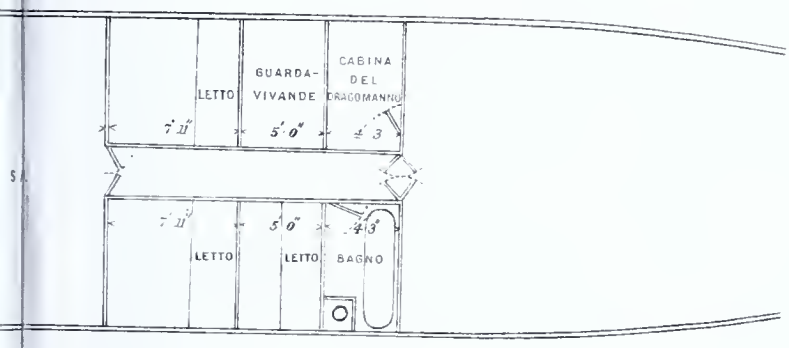


DIMENZ

Massima lunghezza . . . .
Larghezza . . . . .
Profondità ai lati . . . .

DAHABIE

E "AMMON-RA."

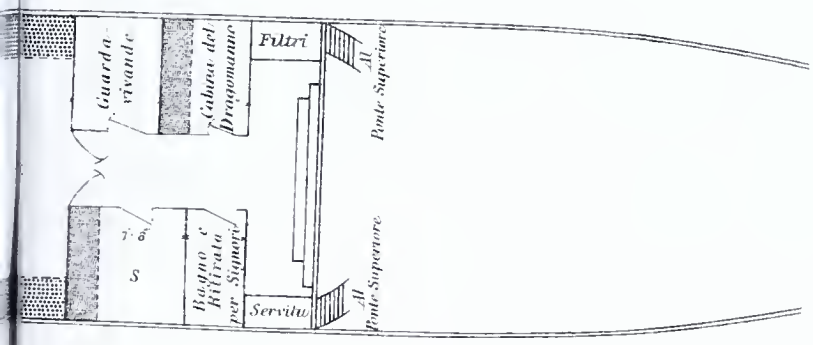


RINCIPALI.

	118 piedi 3 pollici
	17 ,, 6 ,,
	4 ,, 0 ,,

DAHABIE

E "HORUS."



NCIPALI.

	108 piedi 3 pollici.
	17 ,, 6 ,,
	3 ,, 6 ,,

BATTELLI A VAPORE DI PRIMA CLASSE SUL NILO DELL'AGENZIA COOK

Date progettate per le partenze nella stagione 1892-93.

Le seguenti sono le date di partenza dei BATTELLI A VAPORE DI PRIMA CLASSE di **Thos. Cook & Son.** L'itinerario è stato modificato a seconda della velocità dei nuovi vapori, e per permettere una fermata maggiore a Luxor, come pure la visita a diversi punti d'interesse, non prevista negli itinerari già pubblicati.

Facciamo però osservare che ritardi od accelerazioni impreviste e cagionate da circostanze eccezionali, potranno cambiare l'ora dell'arrivo o della partenza per tutto il percorso: il seguente orario è soltanto approssimativo, ma sarà mantenuto quanto possibile. Thos. Cook & Son, si riservano il diritto di cambiare l'ora dell'arrivo e della partenza, come essi o i loro rappresentanti autorizzati, crederanno necessario od opportuno.

Dal Cairo a Luxor ed alla Prima Cateratta.

VIAGGIO DI 20 *GIORNI ALLA PRIMA CATERATTA ANDATA E RITORNO.*

VAPORE	Partenza dal Cairo alle 10 ant.	Arrivo progettato al Cairo
	1892.	1892.
1. « Rameses il Grande »	Novembre 15	Dicembre 5
2. « Rameses »	» 29	» 19
		1893.
3. « Rameses il Grande »	Dicembre 13	Gennaio 2
4. « Tewfik »	» 27	» 16
	1893.	
5. « Rameses »	Gennaio 3	» 23
6. « Rameses il Grande »	» 10	» 30
7. « Mohammed Ali »	» 12	Febbraio 1
8. « Rameses III »	» 17	» 6
9. « Rameses »	» 24	» 13
10. « Rameses il Grande »	» 31	» 20
11. « Mohammed Ali »	Febbraio 2	» 22
12. « Rameses III »	» 7	» 27
13. « Rameses »	» 14	Marzo 6
14. « Rameses il Grande »	» 21	» 13
15. « Mohammed Ali »	» 23	» 15
16. « Rameses III »	» 28	» 20
17. « Rameses »	Marzo 7	» 27

Thos. Cook & Son non si ritengono responsabili per qualunque cambiamento che possa tornare necessario nel suesposto orario.

I battelli dovranno arrivare al Cairo la sera dei giorni indicati o la seguente mattina per tempo. Arrivando la domenica sera, i viaggiatori potranno restare a bordo fino dopo l'asciolvere lunedì mattina, se non desidereranno di sbarcare all'arrivo.

ITINERARIO GIORNALIERO PEI VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE

dell'Agenzia COOK, dal Cairo alla Prima Cateratta, andata e ritorno

I passeggieri sui battelli a vapore di prima classe, sono rispettosamente pregati di leggere attentamente i seguenti itinerari, da cui raccoglieranno le informazioni sul tempo approssimativo dell'arrivo a, e della partenza da, ciascuna delle stazioni di fermata, e sulle disposizioni per visitare i rispettivi monumenti od altri luoghi. Per evitare confusione e disturbo sulle sponde del fiume, i passeggieri sono pregati di non andare in terra, fino a che il dragomanno o direttore non abbia annunciato che gli asini sono pronti, cosa che verrà fatta con un segnale di campana.

Primo Giorno.

Il battello partirà alle 10 ant. precise, dal molo dei signori Thos. Cook & Son, al disopra del ponte di ferro Kasr-el-Nil. La colazione sarà servita alle 11.30 ant. e verso il tempo della fine del pasto il battello si troverà alla stazione di Bedrachin, dove degli asini saranno tenuti pronti pei passeggieri. Il sito dell'antica Memfi sarà raggiunto dopo circa mezz'ora di cavalcata, poi secondo lo stato del terreno, si prenderà la strada d'estate, o quella d'inverno, per circa un'ora di cavalcata, fino ai piedi della Piramide di Sakharah, alla casa di Mariette Bey, ecc. Dopo il tempo necessario per visitare il *Serapeum*, gli asini saranno rimontati per la cavalcata di pochi minuti, fino alla tomba di Tih, una delle più interessanti del Nilo; di là un'altra cavalcata di circa venti minuti, alla Piramide di Oonas, aperta e resa accessibile alle spese di Thos. Cook & Son. Finalmente la cavalcata di circa un'ora, di ritorno al battello, che partirà verso le 5 pom. e procederà quella notte probabilmente fino ad Ayat (36 miglia dal Cairo).

Secondo Giorno.

Il battello partirà da Ayat all'alba e durante la giornata passerà davanti ai seguenti interessanti luoghi: La Piramide nana di Maydoom, chiamata El Kedab, o « falsa piramide »; Wasta, villaggio di qualche importanza e biforcamento ferroviario pel Fayoum; Benisoef, principale città della provincia; e Maghaga, dove il battello si ferma di solito per la notte. A Maghaga havvi una delle più grandi raffinerie di

zucchero dell'Alto Egitto; essa è illuminata a gaz e presenta una scena assai strana ed interessante. La lavorazione dello zucchero comincia verso il principio di gennaio. Quando la raffineria non è in attività, il battello alle volte fa ancora alcune miglia la stessa sera (106 miglia dal Cairo).

Terzo Giorno.

Si parte di buon'ora, e prima di mezzogiorno si passa Gebel-el-Tayr, sulla cui sommità sorge un monastero cofto: i monaci usavano un tempo immergersi nel fiume ogni qualvolta un battello veniva in vista, e nuotando verso di esso, destramente attaccarsi al canotto e salire sul ponte, per domandare il *backsheesh*, ma da pochi anni il Patriarca cofto ha proibito quell'abuso.

Nel pomeriggio si passerà Minieh, con un'altra grande raffineria di zucchero, che impiega circa 2000 persone. Qui havvi anche un gran palazzo appartenente al Kedive. A poca distanza di Minieh il battello raggiunge Beni-Hassan, ed i passeggieri approdano per visitare le tombe, dove si vede i primi esemplari della colonna dorica e di *loto*.

Gli asini a Beni-Hassan, sono probabilmente i peggiori del Nilo, ma aspettando sul battello finchè il dragomanno ne ha fatto la scelta e li ha fatti insellare, si può evitare considerevole confusione e noia.

Il primo oggetto d'interesse da visitarsi è la grotta di Speos Artemedos, a circa 20 minuti di cavalcata dal battello. Vista questa, gli asini vengono ripresi per altri 20 minuti fino alla base della montagna, che bisogna salire a piedi fino alle Tombe di Rocca, le più interessanti delle quali sono Ameni Amenamah e Korum Hotep. Quantunque vi sieno, nell'insieme, quindici tombe di generali ed ufficiali, queste due sono le sole di qualche interesse.

Sulla strada alle tombe si passano le rovine del villaggio di Beni-Hassan, distrutto a suo tempo per ordine di Mehemet-Ali, per causa dell'incorreggibile furfanteria e delle propensioni ladresche degli abitanti, che del resto non hanno cambiato in meglio fino al giorno d'oggi. Tempo abbondante sarà concesso per ispezionare le tombe, e dopo circa mezz'ora di cavalcata, i passeggieri si ritroveranno al battello, che procederà quella sera fino a Rodah. (182 miglia dal Cairo).

Quarto Giorno.

Il battello salpa di buon'ora e passando davanti la montagna di Gebel-abu-faydah e Manfalut, arriva ad Assiout poco dopo il mezzogiorno (250 miglia dal Cairo).

Quinto Giorno.

I viaggiatori verranno chiamati alle 7 e l'asciolvere sarà servito alle 7,30. in modo che si possa lasciare il battello alle 8,30 per mezz'ora di cavalcata, attraverso la città di Assiout, fino ai piedi delle montagne, dove i passeggieri scendono dagli asini e montano a piedi per cinque minuti, fino alla tomba del Lupo Sacro; di là per altri cinque minuti alla tomba di Merika-ra, re della tredicesima dinastia; ed infine ancora dieci minuti fino alla cima della montagna, donde si gode d'una bellissima veduta della vallata del Nilo.

Al ritorno vi sarà una cavalcata di circa un'ora, attraverso il gran mercato ed i bazar, che sono interessantissimi, specialmente per chi visita l'Alto Egitto per la prima volta.

Il battello salperà a mezzogiorno, e si fermerà probabilmente per la notte a Maragha. (294 miglia dal Cairo).

Sesto Giorno.

Il battello parte di buon'ora, generalmente passando Sohag e Girgeh prima di mezzogiorno, e poco dopo aver passato Bellianah, il punto di partenza per visitare Abido; la visita a quel bel tempio si fa al viaggio di ritorno, giacchè le sue rovine sono così grandi e magnifiche che non perdono nulla della loro attrazione e novità, anche dopo Karnak. Il battello procederà quindi attraverso i passi di Alu Shusheh, fermandosi per la notte a Dishneh, o lì presso. (388 miglia dal Cairo).

Settimo Giorno.

Il battello parte per tempo, in modo di arrivare a Keneh, sulla sponda occidentale del fiume, subito dopo l'asciolvere. I viaggiatori verranno chiamati alle 7. — asciolvere alle 7,30, — e si sbarcheranno per una cavalcata di mezz'ora, al tempio di Denderah. Vi saranno due ore di fermata per vedere il tempio, e i passeggieri ritorneranno al battello in tempo da salpare a mezzogiorno, e giungere a Luxor al tramonto. (450 miglia dal Cairo).

Ottavo Giorno.

Questa giornata sarà dedicata al sobborgo occidentale di Tebe ed alle tombe dei Re. I viaggiatori saranno chiamati alle 7. — asciolvere alle 7,30 — e s'imbarcheranno sopra canotti alle 8, per attraversare il fiume verso la sponda occidentale, dove stanno ad aspettare gli asini.

Dopo circa mezz'ora di cavalcata si arriva al tempio di Kurneh, donde in circa altri 40 minuti, attraverso la valle di Bab-el-Molnk, si raggiungono le tombe dei Re, che verranno visitate nel seguente ordine: N. 2 tomba di Rameses IV; N. 6 Rameses IX; N. 9 Rameses VI; N. 11 Rameses III; N. 17 Sethi I, aperte da Belzoni nel 1816. La colazione sarà poi servita nella tomba N. 18, e poscia chi lo desidera potrà salire la catena Libiana, che domina una vista stupenda della valle del Nilo, e discendere in vicinanza del tempio di Hatasu, chiamato dagli Arabi Dayr-el-Bahri, che sarà visitato; al ritorno al fiume si visiteranno anche il Rameseum e i Colossi.

Coloro che non vorranno ascendere la montagna, ritorneranno per la valle, visitando sul ritorno al battello, il Rameseum, ecc; riattraversando il fiume, si raggiungerà il battello verso le 4.30 pom.

Nono Giorno.

Asciolvere all'ora solita, 7.30. I passeggieri lascieranno il battello alle 9, e dopo mezz'ora di cavalcata sugli asini, raggiungeranno Karnak; circa tre ore saranno impiegate per visitare questo importantissimo monumento egiziano, in modo che si ritornerà al battello in tempo per la colazione all'una pom. Alle 4 pom. il dragomanno condurrà i passeggieri attraverso il tempio e la città di Luxor.

Decimo Giorno.

Durante la prima parte della stagione i passeggieri verranno chiamati alle 7, per l'asciolvere alle 7.30, e lascieranno il battello alle 8.30 in barchette per attraversare il fiume verso la sponda occidentale; ma allorchè la stagione s'inoltra, quando il caldo comincia a farsi sentire, l'asciolvere sarà servito alle 7, in modo che i passeggieri possano partire alle 8.

La cavalcata dalla riva occidentale alla rovina del Rameseum (il gran tempio di Rameses il Grande) occupa circa mezz'ora; dopo aver visitato quel tempio, si giungerà in altri dieci minuti alla tomba N. 35, una delle tombe private dello Sceicco Abd-el-Kurneh; un'altra breve cavalcata porterà i viaggiatori al tempietto di Dayr-el-Medineh (la sala di giudizio di Osiris), e al tempio di Medinet-Habu, che era il palazzo e gran tempio di Rameses III, e contiene anche un tempietto di Thotmes III. La colazione sarà servita alle 12, nella seconda sala del gran tempio. Al ritorno al battello, che si raggiunge verso le 3 pom., si passano i Colossi sedenti.

Undicesimo Giorno.

Il battello parte da Luxor la mattina per tempo, in modo di arrivare ad Esneh verso le 10 ant.: il battello vi si ferma circa un'ora, perchè i passeggieri possano visitare il tempio di Esneh, che si trova a pochi minuti di cammino dalla sponda del fiume. Il battello parte di nuovo verso le 11 ant., e procede fino ad Edfou, generalmente rimanendovi per la notte. I passeggieri approderanno e faranno un'escursione al tempio, che è uno dei più completi e meglio conservati monumenti dell'Egitto, e dà la miglior idea dell'architettura egiziana dei primi tempi. Egli è custodito da un ufficiale governativo. Qui è proibito ai mendicanti di importunare i visitatori con domande di *backsheesh*, ma essi si rivalgono del tempo perduto con tanto più grande rapacità, allorquando si esce dal tempio. (515 miglia dal Cairo).

Dodicesimo Giorno.

Il battello salpa di buon'ora, passando davanti a Gebel-el-Silsileh, e fermandosi a Komombo per circa mezz'ora, per chi desidera camminare al tempio in rovina, che però si può vedere con molto maggior effetto dal ponte del battello.

Il battello arriva di solito ad Assouan, una delle più importanti città dell'Alto Egitto, verso le 4 pom.: vi saranno delle barchette per visitare l'isola d'Elefantina quella stessa sera. (583 miglia dal Cairo).

Tredicesimo Giorno.

Questo giorno sarà passato ad Assouan, dove i viaggiatori potranno visitare la città, le tombe all'ovest della città, aperte dal generale sir Francis Grenfell, i bazar, ecc., come meglio desidereranno ed a loro proprie spese.

Quattordicesimo Giorno.

I passeggieri verranno chiamati alle 7, per l'asciolvere alle 7.30, e sbarcheranno alle 8.30. Cammelli ed asini staranno in attesa; dopo circa 20 minuti di cavalcata si arriverà alle cave di granito, e circa 40 minuti di là, alla sponda orientale del fiume, dirimpetto a Philae, dove delle barchette saranno pronte per portare i passeggieri all'isola. Dopo aver esplorato quest'isola incantevole in ogni sua parte, ed aver fatto colazione fra le colonne che soprastanno al Nilo, i passeggieri

s'imbarcheranno al tocco, vogando giù il fiume per circa mezz'ora, e si fermeranno a poca distanza della Cateratta. Approdando qui, raggiungono in pochi minuti un'eminenza, dove si gode della più bella vista della scesa rapida e si vedono i Nubiani, uomini e ragazzi, sopra tronchi d'alberi seguire, con grande maestria, il corso della corrente, lasciandosi trasportare dalla rapida. I passeggieri s'imbarcano di nuovo ed il battello attraversa il fiume, colle sue piccole cascate, fino al villaggio nubiano di Mahatta, dove gli asini stanno aspettando: il ritorno si farà per un'altra strada sulle colline che fiancheggiano la sponda sinistra, dove si gode delle più stupende e variate vedute d'imponenti panorami. In generale, le guide e gli asinari non amano fare questa strada di ritorno, ma l'interesse che essa offre è così grande, che non si dovrebbe lasciarsi persuadere a non prenderla.

I passeggieri che desiderano farsi lanciare dalla grande Cateratta possono procurarsi l'emozione a loro spesa e pericolo, facendone domanda un giorno prima. Il costo per slanciarsi dalla grande Cateratta è dalle L. 204 alle 306, ma chi vuole contentarsi di passare la piccola Cateratta, potrà facilmente noleggiare una barca a poco costo, intendendosi col dragomanno o col direttore del nostro battello a vapore.

Quindicesimo Giorno.

Il battello salpa da Assouan nella mattina molto per tempo, in modo di assicurarsi l'arrivo a Luxor la stessa sera, ancora alla luce del giorno.

Nessun viaggiatore che s'interessa per le antichità egiziane, dovrebbe trascurare di visitare le tombe di Mechu, Ben e Se-Renpu, rese accessibili dal generale sir Francis Grenfell a sue spese, e situate sul lato occidentale di Assouan. Si può visitarle la sera, ma molto più preferibile è di vederle la mattina, prima dell'asciolvere, quando il sole batte dritto nelle tombe e fa risaltare distintamente i colori, i geroglifici, ecc. Non vi è tempo però di visitarle in una mattina in cui vi sia una partenza del battello da Assouan.

Sedicesimo Giorno.

La mattina sarà passata a Luxor, offrendo a chi lo desidera l'opportunità di rivisitare Karnak, ecc.

Il battello lascia Luxor a mezzogiorno, arrivando a Keneh fra le 3 e le 4 pom.; vi si dà tempo sufficiente per cavalcare alla città, quantunque vi sia ben poco a vedere, eccettuato la fabbrica dei vasi porosi, e filtri che servono a filtrare l'acqua del Nilo.

La cavalcata sugli asini occupa circa 20 minuti per l'andata, e 20 per il ritorno, ed il battello, per regola, parte ancora la stessa sera per Dishneh, per assicurarsi l'arrivo a Bellianah nella mattinata seguente.

Diciasettesimo Giorno.

Il battello parte di buon'ora per Bellianah, dove gli asini staranno pronti, per una cavalcata di circa due ore, attraverso la valle di Abido.

La colazione sarà fatta nel tempio di Sethi, dopo di che si farà una visita al tempio di Rameses II, Kom-es-Sultan, ed al Monastero cofto.

Diciottesimo Giorno.

Si lascia Bellianah la mattina di buon'ora e si arriva ad Assiout nel pomeriggio, dove si può passare il resto della giornata rivisitando i bazar, la città, ecc.

Dicianovesimo Giorno.

Si lascia Assiout nella mattina, e dopo la colazione si raggiunge Rhodah, dove si visita la grande raffineria di zucchero, se in attività. Il battello ancorerà poi per la notte vicino a Gebel-el-Tayr.

Ventesimo Giorno.

Si arriva al Cairo nel corso della serata, o per tempo il mattino seguente. Se il battello arriva al Cairo la domenica sera, i passeggieri possono rimanere sul battello fin dopo l'asciolvere il lunedì, a meno che non desiderino loro stessi di scendere.

CONDIZIONI PEL VIAGGIO DI RITORNO DA ASSOUAN.

Nel viaggio di discesa del Nilo, i battelli si fermano soltanto a Luxor, Keneh, Bellianah (per Abido), ed Assiout, e per visitare le curiosità in quei luoghi i dragomanni provvederanno degli asini come nel viaggio di risalita, ma siccome la mezza giornata di fermata a Luxor si fa semplicemente a pro di chi desidera vedere, una seconda volta, le cose più interessanti, così non vi sarà fatto un programma fisso; i passeggieri sono perciò pregati d'informare il dragomanno o il direttore, la sera prima, di ciò che specialmente desiderano vedere, in modo che si possano fare quanto occorre, per avere gli asini e le guide pronti a disposizione.

I passeggieri che desiderano visitare il sobborgo occidentale di Tebe nel viaggio di discesa, possono lasciare il battello la mattina ed essere di ritorno in tempo per la partenza del battello, che salpa a mezzogiorno.

Se il battello, per qualunque impreveduta circostanza, arriva a Luxor il mattino susseguente, egli dovrà nonostante ripartire a mezzogiorno, per giungere a Bellianah in tempo per la gita ad Abido.

Se la raffineria degli zuccheri a Rhodah è in attività, e se non era ancora stata visitata una raffineria nel viaggio di risalita, il battello si fermerà a Rhodah il tempo sufficiente per visitare quella raffineria.

Salvo queste eccezioni i battelli nel viaggio di discesa si fermeranno soltanto dove necessario per la notte, ed il viaggio sarà regolato in modo da assicurare a chi desidera sbarcare ad Assiout, in tempo per i treni pel Cairo, per Ismailia, od Alessandria la coincidenza colla partenza dei vapori Europei; come regola però, si può contare di essere a tempo per i vapori da Alessandria, Ismailia o Porto-Said, anche continuando il ritorno col battello fino al Cairo, ma l'Agenzia di Thos. Cook & Son naturalmente non ne dà garanzia.

ITINERARIO GIORNALIERO PER IL VIAGGIO SU BATTELLO A VAPORE SPECIALE DI PRIMA CLASSE FRA IL CAIRO ED ASSOUAN, IMPIEGANDO MAGGIOR TEMPO DEI VAPORI REGOLARI.

Come venne detto al principio del presente programma, il *Abbas* partirà dal Cairo mercoledì 28 dicembre e 1 febbraio, attenendosi al seguente itinerario, salvo l'imprevisto.

Mercoledì 28 Dicembre 1892 e 1 Febbraio 1893.

Il battello leverà l'àncora al ponte di Kasr-el-Nil alle 10 ant. precise, giungendo a Bedrachin verso mezzogiorno; dopo la colazione i passeggieri si recheranno, col mezzo degli asini, all'antica Memfi, dove si vede la grande statua di Rameses il Grande, dissotterrata dopo tanti secoli, dai Regi Ingegneri inglesi; la statua è una delle più belle e più interessanti finora trasmesseci dall'antichità. Da Memfi i viaggiatori procederanno a visitare la piramide a gradini di Sakhara, la Casa di Mariette, il *Serapeum*, la Mastaba di Tih, e la piramide di Oonas, ritornando al battello in sulla sera.

Giovedì, 29 Dicembre 1892 e 2 Febbraio 1893.

Il battello partirà da Bedrachin verso le 6 ant. e procederà fino a Benisoef o Fashen, fermandovisi per la notte.

Venerdì 30 Dicembre 1892 e 3 Febbraio 1893.

Si partirà di buon mattino, passando Minieh, e si giungerà a Beni Hassan in sulla sera.

Sabato, 31 Dicembre 1892 e 4 Febbraio 1893.

Dopo l'asciolvere i passeggieri lascieranno il battello per visitare le tombe e le vicinanze di Speos-Artemedos, Ameni Amenamah, Korum Hotep, ecc., ritornando al battello in tempo per partire verso le 2 pom. ed arrivare la sera a Gebel-Abu-Faidah.

Domenica, 1 Gennaio e 5 Febbraio.

Il battello partirà di buon mattino, per arrivare ad Assiout prima di mezzogiorno.

Lunedì, 2 Gennaio e 6 Febbraio.

Partenza da Assiout verso le 10 ant. e arrivo a Sohag in sul tramonto.

Martedì, 3 Gennaio e 7 Febbraio.

I passeggieri scenderanno per tempo dal vapore, per visitare i monasteri cofti Dayr-el-Abiad e Dayr-el-Ahmar, ritornando in tempo per partire all'1 pom. per Achmin, dove si farà una breve sosta, procedendo poi fino a Girgeh, ove il battello pernotterà.

Mercoledì, 4 Gennaio e 8 Febbraio.

Partendo da Girgeh si arriverà e Keneh nel pomeriggio, in tempo per visitare la città la medesima sera.

Giovedì, 5 Gennaio e 9 Febbraio.

Di buon mattino, traversata del fiume su lance, per visitare il tempio di Denderah. Colazione nel tempio e ritorno al battello verso sera.

Venerdì, 6 Gennaio e 10 Febbraio.

Partenza da Keneh in tempo per giungere a Luxor prima di mezzogiorno, e dedicare il pomeriggio alla visita del tempio di Luxor, ecc.

Sabato, 7 Gennaio e 11 Febbraio.

Si lascia il battello alle ore 8 ant. Traversato il fiume si visita il tempio di Kurneh, il Ramesseum, Dayr-el-Bahri e le tombe dei Re, come indicato per l'ottavo giorno dell'itinerario del viaggio di tre settimane.

Domenica, 8 Gennaio e 12 Febbraio.

Per questa giornata non sono progettate escursioni; ma se vi sono passeggieri che vogliono fare una gita, il dragomanno prenderà le opportune disposizioni a loro richesta.

Lunedì, 9 Gennaio e 13 Febbraio.

Giornata dedicata alle visite ai templi, ecc., nella valle di Tebe, alla tomba di Rekmara, ai templi di Dayr-el-Medineh e Medinet-Habu, ai Colossi, ecc., come fissato per la decima giornata del viaggio di tre settimane.

Martedì, 10 Gennaio e 14 Febbraio.

Si impiegherà la giornata visitando il tempio di Karnak e i dintorni. La colazione si farà nel tempio.

Mercoledì, 11 Gennaio e 15 Febbraio.

Il battello partirà da Luxor a mezzogiorno, giungendo ad Esneh in tempo per visitare il tempio la sera stessa.

Giovedì, 12 Gennaio e 16 Febbraio.

Si parte per tempo da Esneh, giungendo a El-Kab verso le 9 ant., per visitarvi le grotte; si ripartirà alle 2 pom., fermandosi per la notte ad Edfou.

Venerdì, 13 Gennaio e 17 Febbraio.

La mattinata sarà spesa nel tempio di Edfou. Partenza del battello alle 2 pom., arrivo a Gebel-el-Silsileh verso sera.

Sabato, 14 Gennaio e 18 Febbraio.

Di buon'ora nel mattino visita alle cave di Gebel-el-Silsileh. Indi continuazione del viaggio fino a Komombo: dopo fermata di circa un'ora si ripartirà, e giungerà quella sera ad Assouan.

Domenica, 15 Gennaio e 18 Febbraio.

Soggiorno ad Assouan.

Lunedì, 16 Gennaio e 20 Febbraio.

Escursione a Philae ed alla Cateratta. Strada facendo visita all'Obelisco, che trovasi nelle cave di granito. Colazione nel tempio di Philae.

Martedì, 17 Gennaio e 21 Febbraio.

Ad Assouan. Seconda escursione a Philae, oppure visita all'isola Elefantina, ed alle tombe di Mechu, Ben, e Se-Renpu, aperte dal generale Sir F. Grenfell. Chi vorrà fare una seconda escursione a Philae, è pregato di darne avviso al direttore il giorno prima, per le disposizioni del caso. Ritorno al battello alle 3 pom., e partenza immediata per Komombo, luogo di pernottazione.

Mercoledì 18 Gennaio e 22 Febbraio.

Partenza di buon mattino, per arrivare a Luxor verso le 4 pom.

Giovedì, 19 Gennaio e 23 Febbraio.

Fermata a Luxor. Il dragomanno organizzerà qualunque escursione piacerà ai viaggiatori di fare.

Venerdì, 20 Gennaio e 24 Febbraio.

Partenza di buon'ora da Luxor, scendendo il Nilo fino a Belianah.

Sabato, 21 Gennaio e 25 Febbraio.

Partenza dal battello alle 8 ant. per il tempio di Abido, dove si passerà la giornata, facendo colazione nel tempio.

Domenica, 22 Gennaio e 26 Febbraio.

Si procederà fino ad Assiout.

Lunedì, 23 Gennaio e 27 Febbraio.

Visita alle tombe del Lupo Sacro, ecc.; ritorno ad Assiout in tempo per partire alle 2 pom., e proseguire il viaggio col vapore fino a Hadji-Kandil.

Martedì, 24 Gennaio e 28 Febbraio.

Dopo colazione si visiteranno le grotte a Tel-el-Amara, dove si vede il notevole pavimento scoperto dal sig. Flinders Petri, nel palazzo

di Chu-en-Aten, il re eretico, che scartò la religione di Ammone, verso il 1500 av. Cristo, ed istituì quella di Aten, cioè del disco del sole.

Si ritornerà al battello per la colazione, e continuerà il viaggio fino a Minieh, dove permettendolo le condizioni del fiume, si potrà visitare la fabbrica di zucchero.

Mercoledì, 25 Gennaio e 1 Marzo.

Arrivo al Cairo.

PREZZO PER IL VIAGGIO SUI BATTELLI A VAPORE PER PASSEGGERI DI PRIMA CLASSE.

Dal Cairo alla Prima Cateratta, andata e ritorno, in prima classe	Lit.	**1275 —**
Do do in cabina speciale (Vedi pag. 15)	Lit.	**1530 —**
Dal Cairo alla Prima Cateratta, andata e ritorno, con battello speciale impiegandovi quattro settimane, prima classe	Lit.	**1657 —**
Da Philæ alla Seconda Cateratta, andata e ritorno, in coincidenza coi suddetti servizi	Lit.	**535 —**

NB. S. A. il Kedive d'Egitto avendo, con decreto, imposto una tassa di 100 piastre, eguale a Lit. 26, per ogni viaggiatore che visita l'Alto Egitto — la quale tassa sarà impiegata alla manutenzione e preservazione dei monumenti, templi, ecc. — l'Agenzia Thos. Cook & Son si permette di dichiarare, che i prezzi indicati in questo opuscolo non includono quella tassa, e che i viaggiatori dovranno pagarla all'ufficio dell'agenzia al Cairo, prima della partenza.

BIGLIETTI SPECIALI PER TRE O PIÙ VIAGGI.

Durante le stagioni 1888-89, 1890-91, e 1891-92 molti viaggiatori furono tanto soddisfatti del servizio dei battelli, che fecero il medesimo viaggio due volte; altri chiesero una riduzione di prezzo per due e anche più viaggi durante la stagione. Per ottemperare al desiderio dei malati e d'altre persone, che preferivano fermarsi sul battello viaggiante, per la durata di due o tre viaggi, piuttosto di stare negli alberghi al Cairo od a Luxor, abbiamo, durante le ultime stagioni, accettato i prezzi di due, per tre viaggi, e siamo decisi di lasciare quella riduzione in vigore.

****

Si potrà perciò fare tre viaggi su qualunque dei batttelli — eccetto lo *Speciale* di quattro settimane — per L^it. 2550, compreso il vitto sui vapori anche durante il tempo della fermata al Cairo, alle condizioni ordinarie in vigore, passando così nove settimane sul Nilo per L^it. 2550.

I NOSTRI PREZZI INCLUDONO

il vitto sui battelli, tutte le spese di locomozione per gli asini, per le selle inglesi da signora, le barche per attraversare il fiume quando è necessario, secondo l'itinerario, come pure le barche per visitare Philae e la Cateratta, il servizio dei dragomanni e delle guide, quando è necessario, ed il *backsheesh* alle guide, ecc., lasciando libero ai passeggieri di dare una mancia al personale di servizio del battello a vapore.

Non possiamo però a meno di dire che, benchè noi paghiamo un salario fisso alle guide ed agli asinari, essi — e specialmente gli ultimi — s' aspettano nondimeno ad una piccola mancia per ogni cavalcata, e la credono dovuta, qualunque salario noi possiamo pagare.

I viaggiatori che desidereranno fare il viaggio fra il Cairo ed Assiout o viceversa in ferrovia, sia per raggiungere il battello nel viaggio di risalita o per sollecitare il viaggio di ritorno, saranno provveduti di biglietti della ferrovia, **senz'altra spesa.**

SERVIZIO DEI BATTELLI dell'Agenzia THOS. COOK & SON

fra la Prima e la Seconda Cateratta del Nilo.

Per la visita ad Abou-Simbel e alla Seconda Cateratta, Thos. Cook & Son, hanno istituito un servizio speciale con vapori ad elice o a ruote fra

PHILÆ E WADI-HALFA

in coincidenza coi loro battelli a vapore fra il Cairo ed Assouan. Il primo battello partirà da Scellal (Philae) lunedì 28 novembre, dopo l'arrivo, cioè, del battello dal Cairo del 15 novembre, e vi sarà una partenza ogni lunedì susseguente, per la durata della stagione, fino al 20 marzo inclusivo. Itinerario:

Primo Giorno (Lunedì).

I passeggieri inscritti per la Seconda Cateratta lasceranno il battello ad Assouan non più tardi delle 7 ant., essendosi prima assicurati che il loro bagaglio è stato consegnato al direttore, per essere spedito al vapore, a Philae.

Imbarcazione immediata sul battello ad elice, che partirà alle 10 ant., passando Dabod, piccolo villaggio sulla sponda occidentale del fiume, con delle rovine d'un tempio cominciato dal re etiopio Atashar-Amun. Il prossimo luogo d'interesse è Kardash o Gertassee, con una parte di un tempio rovinato, e delle cave di granito. Circa un'ora dopo aver passato Kardash, il battello passa per uno dei più interessanti stretti del Nilo, Bab-el-Kalabsheh, o stretto di Kalabsheh. Per una distanza di quattro a cinque miglia, le montagne di granito racchindono il fiume da ambedue i lati, offrendo ad ogni curva variate vedute d'imponente e selvaggia natura.

Il battello passa a Kalabsheh sul viaggio della risalita, ma vi si fermerà al ritorno. Le rovine di questo luogo sono di mole considerevole, e di grande bellezza, e consistono degli avanzi di due templi: uno, il più grande della Nubia, dev'essere stato un fabbricato maestoso, quando perfetto. In alcune delle camere accessibili vi sono delle pitture altamente artistiche, e con colori vividi come se fossero lavori moderni.

Secondo Giorno (Martedì).

Il battello salperà da Kalabsheh verso le 6 del mattino, passando Dendoor e Kirsheh sulla sponda occidentale, arrivando a Dakheh, dove si darà tempo sufficiente per visitare il tempio, supposto di essere stato fabbricato dal re etiopio Ergamun. Le sculture ed i geroglifici sono magnifici, ed alcuni di essi ben conservati. Dopo aver lasciato Dakheh, il battello procede a Saboa, o Wadi Saboa « La Valle dei Leoni », ancorandovi per la notte.

Terzo Giorno (Mercoledì).

Si lascia Saboa di buon'ora la mattina, arrivando a Korosko verso le 8, per fermarsi due ore onde ascendere il monte.

L'Awas-el-Guarany, o Monte Korosko, venne recentemente reso accessibile mediante un buon sentiero, che conduce alla sommità, dove si trova una torretta ad uso osservatorio. La sommità del monte è considerata sacra dai residenti del distretto, ed è un ben conosciuto luogo

di pellegrinaggio, perchè si crede ivi essere la tomba del Santo, di cui il monte porta il nome. Vi è un gran numero di stelle, o piccole tavolette, su cui sono ricordate le visite dei pellegrini, che accorrono non soltanto da tutte le parti dell'Egitto, ma anche da regioni lontane; alcune delle stelle ricordano la visita di diversi membri della stessa famiglia, ad epoche diverse. La vista dalla sommità è bellissima, dominando da un lato la valle del Nilo, dall'altro la via deserta, che conduce per Abu-Hamed a Khartoum.

Dopo aver lasciato Korosko il battello passa Amada sulla sponda occidentale, dove sorge un piccolo tempio, ed arrivando a Derr, capitale della bassa Nubia, si ferma per visitare il tempio di questo luogo; partito da Derr il battello passa Ibrim, e procede fino a Toski, pernottandovi.

Quarto Giorno (Giovedì).

Il battello salpa per tempo nel mattino, passando Abu-Simbel sulla sponda occidentale, differendo la visita al tempio di questo luogo per il ritorno. Si arriverà a Wadi-Halfa poco dopo mezzogiorno.

Quinto Giorno (Venerdì).

I viaggiatori che desiderano di visitare Abu-Seer, devono lasciare il vapore alle 7 ant., attraversando il fiume al lato occidentale, dove asini o camelli saranno pronti per portarli alla roccia di Abu-Seer; la fermata sarà abbastanza lunga perchè si possa ben godere della vista magnifica, e, per chi lo desidera, ricordare il suo nome sulla roccia, su cui si trovano i cartucci moderni di molti viaggiatori distinti, passati di là sulla strada del Soudan.

I viaggiatori ritorneranno al battello in tempo per partire da Wadi-Halfa a mezzogiorno, e arrivare in prima sera ad Abu-Simbel. Siccome questo tempio è il più interessante dell'Egitto, dopo quello di Tebe, i viaggiatori potranno passarvi la notte ed una parte del giorno seguente. Chi ha la fortuna di trovarvisi durante il periodo di plenilunio, si rammenterà sempre con soddisfazione di quella notte. Questo tempio è la maggior attrattiva, che la Nubia possa offrire allo studente antiquario. Egli è scolpito nella roccia solida, ed è reso specialmente imponente da quattro figure gigantesche di Rameses II, ognuna alta circa 20 metri. Il tempio è in parte coperto di sabbia e l'accesso è alquanto difficile, ma la vista dell'interno vale bene la fatica. Egli è diviso in quattro compartimenti, ed ha 55 metri di profondità. Le pitture e le sculture sorpassano in bellezza e splendore tutto quanto

il viaggiatore abbia fin qui veduto sul Nilo. Il tempio minore, profondo 25 metri, è dedicato ad Athar; la facciata è adorna di sei statue colossali di Rameses, sua moglie e i suoi figli. Il tempietto che si suppone essere stata la biblioteca del Sacerdote, aperto nel 1874-75 dal sig. McCallum e da Miss Amelia B. Edwards, contiene dei geroglifici di gran bellezza ed interesse.

Sesto Giorno (Sabato).

Il battello salperà da Abu-Simbel alle 10 ant., si fermerà alcuni minuti a Korosko, e farà poi quanto potrà di distanza, fino alla sera.

Settimo Giorno (Domenica)

Il battello salperà di buon'ora, continuando il viaggio di discesa, fermandosi due ore a Kalabsheh per visitare il tempio, e giungerà a Philae verso le 4 pom.

Ottavo Giorno (Lunedì).

Vi sarà tempo abbondante per chi lo desidera, per rivisitare Philae, la Cateratta, Assouan, ecc.

I passeggieri s'intenderanno col direttore per il trasporto del bagaglio dal battello di Philae a quello di Assouan, quest'ultimo partendo martedì mattina.

Il prezzo del biglietto da Assouan a Wadi-Halfa, andata e ritorno, comprese tutte le spese, eccetto il vino od altre bibite, è di L^tre **765 per passeggiero**; ma per quei passeggieri che hanno fatto il viaggio coll'Agenzia Cook fino ad Assouan per battello o dahabia, il prezzo del viaggio alla Seconda Cateratta sarà ridotto a L^tre **535**.

Siccome il numero dei viaggiatori è limitato a dodici o quattordici persone, secondo la capacità dei battelli, e siccome i posti saranno allottati secondo precedenza della domanda, bisognerà accaparrare le cabine e pagare i posti quanto più presto possibile, per la gita alla Seconda Cateratta.

Orario per i BATTELLI A VAPORE DI PRIMA CLASSE PER LE GITE ORGANIZZATE dall'AGENZIA COOK

dal CAIRO ad ASSOUAN (Prima Cateratta) durante la stagione 1892-93.

NOME DEL BATTELLO	Num. del viaggio	Partenza dal Cairo	Arrivo ad Assiout	Partenza da Assiout	Arrivo a Luxor	Partenza da Luxor	Arrivo ad Assouan	Partenza da Assouan	Arrivo a Luxor	Partenza da Luxor	Arrivo a Bellianah	Partenza da Bellianah arr. Assiout	Partenza da Assiout	Arrivo al Cairo
		Martedì 10 ant.	Venerdì sera	Sabato a mezzo-giorno	Lunedì sera	Venerdì mattina	Sabato sera	Martedì mattina	Martedì sera	Mercoledì a mezzo-giorno	Giovedì mattina	Venerdì	Sabato mattina	Lunedì
		1892.	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**	**1892.**
« Rameses il Grande » ..	**1**	Nov. 15	Nov. 18	Nov. 19	Nov. 21	Nov. 25	Nov. 26	Nov. 29	Nov. 29	Nov. 30	Dic. 1	Dic. 2	Dic. 3	Dic. 5
« Rameses »	**2**	Nov. 29	Dic. 2	Dic. 3	Dic. 5	Dic. 9	Dic. 10	Dic. 13	Dic. 13	Dic. 14	Dic. 15	Dic. 16	Dic. 17	Dic. 19
														1893.
« Rameses il Grande » ..	**3**	Dic. 13	Dic. 16	Dic. 17	Dic. 19	Dic. 23	Dic. 24	Dic. 27	Dic. 27	Dic. 28	Dic. 29	Dic. 30	Dic. 31	Gen. 2
					1893.	**1893.**	**1893.**	**1893.**	**1893.**	**1893.**	**1893.**	**1893.**	**1893.**	
« Tewfik »	**4**	Dic. 27	Dic. 30	Dic. 31	Gen. 2	Gen. 6	Gen. 7	Gen. 10	Gen. 10	Gen. 11	Gen. 12	Gen. 13	Gen. 14	Gen. 16
		1893.	**1893.**	**1893.**										
« Rameses »	**5**	Gen. 3	Gen. 6	Gen. 7	Gen. 9	Gen. 13	Gen. 14	Gen. 17	Gen. 17	Gen. 18	Gen. 19	Gen. 20	Gen. 21	Gen. 23
« Rameses il Grande » ..	**6**	Gen. 10	Gen. 13	Gen. 14	Gen. 16	Gen. 20	Gen. 21	Gen. 24	Gen. 24	Gen. 25	Gen. 26	Gen. 27	Gen. 28	Gen. 30
« Rameses III »	**8**	Gen. 17	Gen. 20	Gen. 21	Gen. 23	Gen. 27	Gen. 28	Gen. 31	Gen. 31	Feb. 1	Feb. 2	Feb. 3	Feb. 4	Feb. 6
« Rameses »	**9**	Gen. 24	Gen. 27	Gen. 28	Gen. 30	Feb. 3	Feb. 4	Feb. 7	Feb. 7	Feb. 8	Feb. 9	Feb. 10	Feb. 11	Feb. 13
« Rameses il Grande » ..	**10**	Gen. 31	Feb. 3	Feb. 4	Feb. 6	Feb. 10	Feb. 11	Feb. 14	Feb. 14	Feb. 15	Feb. 16	Feb. 17	Feb. 18	Feb. 20
« Rameses III »	**12**	Feb. 7	Feb. 10	Feb. 11	Feb. 13	Feb. 17	Feb. 18	Feb. 21	Feb. 21	Feb. 22	Feb. 23	Feb. 24	Feb. 25	Feb. 27
« Rameses »	**13**	Feb. 14	Feb. 17	Feb. 18	Feb. 20	Feb. 24	Feb. 25	Feb. 28	Feb. 28	Mar. 1	Mar. 2	Mar. 3	Mar. 4	Mar. 6
« Rameses il Grande » ..	**14**	Feb. 21	Feb. 24	Feb. 25	Feb. 27	Mar. 3	Mar. 4	Mar. 7	Mar. 7	Mar. 8	Mar. 9	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 13
« Rameses III »	**16**	Feb. 28	Mar. 3	Mar. 4	Mar. 6	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 14	Mar. 14	Mar. 15	Mar. 16	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 20
« Rameses »	**17**	Mar. 7	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 13	Mar. 17	Mar. 18	Mar. 21	Mar. 21	Mar. 22	Mar. 23	Mar. 24	Mar. 25	Mar. 27

Le date sopra indicate per la navigazione dei battelli durante la stagione 1892-93 saranno osservate quanto meglio possibile; tuttavia l'agenzia Thos. Cook & Son non assume nessuna responsabilità per i cambiamenti che possono sorvenire, o per ritardi o perdite di tempo, derivanti da circostanze fuori del loro controllo.

Orario per il battello speciale di Prima Classe «MOHAMMED ALI» di THOS. COOK & SON.

Dal CAIRO ad ASSOUAN (Prima Cateratta) andata e ritorno

STAGIONE 1892-93

ANDATA.

Numero del viaggio	Partenza dal Cairo	Arrivo ad Assiout	Partenza da Assiout	Arrivo a Luxor	Partenza da Luxor	Arrivo ad Assouan
	Giovedì 10 ant.	Domenica sera	Lunedì a mezzogiorno	Mercoledì sera	Domenica mattina per tempo	Lunedì sera
	1893.					
7	Genn. 12	Genn. 15	Genn. 16	Genn. 18	Genn. 22	Genn. 23
11	Febb. 2	Febb. 5	Febb. 6	Febb. 8	Febb. 12	Febb. 13
15	Febb. 23	Febb. 26	Febb. 27	Marzo 1	Marzo 5	Marzo 6

RITORNO.

Numero del viaggio	Partenza da Assouan	Arrivo a Luxor	Partenza da Luxor	Arrivo a Bellianah	Partenza da Bellianah arrivo a Assiout	Partenza da Assiout	Arrivo al Cairo
	Giovedì mattina per tempo	Giovedì sera	Venerdì a mezzogiorno	Sabato mattina	Domenica	Lunedì mattina per tempo	Mercoledì
7	Gen. 26	Gen. 26	Gen. 27	Gen. 28	Gen. 29	Gen. 30	Feb. 1
11	Feb. 16	Feb. 16	Feb. 17	Feb. 18	Feb. 19	Feb. 20	Feb. 22
15	Mar. 9	Mar. 9	Mar. 10	Mar. 11	Mar. 12	Mar. 13	Mar. 15

Le summenzionate date saranno mantenute quanto esattamente possibile, ma Thos. Cook & Son non assumono nessuna responsabilità per qualunque cambiamento che possa essere ritenuto necessario, o per qualunque ritardo che possa sorgere da circostanze indipendenti da loro stessi.

SERVIZIO POSTALE COOK SUL NILO TRA ASSIOUT E ASSOUAN.

fatto coi nuovi battelli a ruote di Thos. Cook & Son

« HATASOO, » « NEFERT-ARI, » « AMENARTAS » e « CLEOPATRA »

I soli vapori portanti la posta e gli impiegati civili e militari, secondo contratto speciale col Governo Egiziano.

PREZZI PER I VIAGGI COI VAPORI DEL NILO.

PER QUATTORDICI GIORNI DAL CAIRO AD ASSOUAN E RITORNO AL CAIRO.

Per ferrovia fra il Cairo ed Assiout, viaggio e vitto sul battello, fermata di 3 o 4 giorni all'albergo a Luxor, tutto in prima classe, L. 586.

UNDICI GIORNI DAL CAIRO A LUXOR E RITORNO AL CAIRO.

Per ferrovia fra il Cairo ed Assiout, viaggio e vitto sul battello, fermata di 3 o 4 giorni all'albergo a Luxor, tutto in prima classe, L. 510.

DICIOTTO GIORNI DAL CAIRO AD ASSOUAN E RITORNO AL CAIRO PER LIRE 586.

Cominciando sabato 5 Novembre ed ogni sabato fino ad altro avviso.

Questo nuovo servizio sarà fatto dai battelli postali, che partiranno dal Cairo sabato alle 9 ant., dando ai viaggiatori il tempo di visitare le Tombe di Rocca di Beni Hassan, arrivando ad Assiout martedì, e ripartendone mercoledì mattina, secondo l'Orario Postale. Nel prezzo sono incluse le spese di 3 giorni di fermata all'albergo a Luxor.

Per i succitati servizi non sono comprese le spese accidentali per escursioni, cavalcature, guide, ecc., che debbono esser pagate dai viaggiatori: esse ammontano a circa L. 26.

Queste sono le disposizioni prese per il presente; quando le ferrovie dello Stato Egiziano saranno estese fino a Girgeh, il servizio Postale subirà probabilmente delle modificazioni, che verranno pubblicate a suo tempo.

In aggiunta ai summenzionati prezzi, i viaggiatori potranno essere forniti, desiderando fermarsi maggior tempo ad uno degli alberghi a Luxor, di *Coupons* ai seguenti prezzi:

Per soggiorno dal 1 Aprile al 31 Dicembre L. 16,25 al giorno
» » 1 Gennaio al 31 Marzo » 18,75 »

Questi *Coupons* includono tutti i pasti come generalmente serviti negli alberghi in Egitto, camera, lume e servizio.

Servizio Postale Cook per ferrovia e battello sino alla Prima Cateratta.

Stazioni	Arrivi	Partenze	Giorni
Cairo (Saptieh) ..	.. ..	8 ant.	Martedì e Venerdì
O per battello diretto alle 9 ant. dal 5 Novembre in poi			Sabato
Assiout ..	6 45 pom.	.. ..	Martedì e Venerdì
	.. ..	8 0 ant.	Mercoledì e Sabato
Luxor ..	1 30 pom.	1 45 pom.	Venerdì e Lunedì
Esneh ..	7 50 »	.. ..	
Edfou ..	11 10 ant.	.. ..	Sabato e Martedì
	.. ..	11 20 ant.	
Assouan ..	9 30 »	.. ..	Domenica e Mercoledì

Stazioni	Arrivi	Partenze	Giorni
Assouan ..	.. ..	3 0 pom.	Lunedì e Giovedì
Komombo ..	5 25 pom.	.. ..	
	.. ..	5 0 ant.	Martedì e Venerdì
Edfou ..	8 30 ant.	11 0 ant.	
Luxor ..	5 20 pom.	.. ..	
	.. ..	5 0 ant.	Mercoledì e Sabato
Esneh ..	9 0 ant.	11 45 ant.	
Girgheh ..	6 30 pom.	.. ..	
	.. ..	6 0 ant.	Giovedì e Domenica
Assiout ..	4 15 pom.	.. ..	
	.. ..	8 30 ant.	Venerdì e Lunedì
Cairo (Saptieh)	7 25 pom.	.. ..	

O il lunedì per battello diretto, arrivando a Kars-el-Nil, Cairo. Martedì sera o Mercoledì mattina.

PREZZI: { **Dal Cairo ad Assouan, andata e ritorno** .. .. .. L.it **586** —
Dal Cairo a Luxor, andata e ritorno .. .. .. **510** —

Questi prezzi includono il viaggio in 1ª Classe di Ferrovia dal Cairo ad Assiout, andata e ritorno, il trasbordo del bagaglio ad Assiout, il viaggio e vitto sul Battello, e le spese di fermata di tre o quattro giorni all'albergo a Luxor, oppure il viaggio per battello fino dal Cairo durante la stagione.

Dopo l'arrivo ad Assiout, Giovedì o Domenica alle 1,45 pom. chi non desidererà fermarsi fino al mattino, potrà procedere con un treno di notte in vagone letti, partendo dalla stazione del molo al fianco del battello alle 8,15 pom. o dalla stazione in città alle 9 ant., arrivando al Cairo alle 7,05 ant.

Dal Cairo il Martedì e il Venerdì sera alle 9 il Treno Postale per Assiout è provvisto d'un vagone letti. Questo treno giunge ad Assiout alle 7.10 ant. in coincidenza col battello postale, che parte alle 8 ant., il Mercoledì ed il Sabato.

BAGAGLIO. — Ogni passeggiero ha diritto al trasporto gratuito di 15 chilog. di bagaglio: l'eccedenza di peso si pagherà come appresso:

da Assiout a Luxor o ritorno L. **5** per ogni 9 chilog. o frazione di 9 chilog.
da Assiout ad Assouan o ritorno L. **7,50** per ogni 9 chilog. o frazione di 9 chilog.

{ Le strade ferrate egiziane non ammettono affatto bagaglio senza pagamento.

L'Agenzia Thos. Cook & Son si riserva il diritto di fare fermare i battelli a qualunque punto del Nilo, o di modificare l'orario delle partenze o degli arrivi a sua convenienza.

Quantunque sarà fatto il possibile per attenersi all'orario, tuttavia l'Agenzia Thos. Cook e Son non assume nessuna responsabilità per qualsiasi pregiudizio, spesa od inconveniente che possa derivare da ritardi, interruzioni od accidenti durante la navigazione. Essa pure si riserva il diritto di alterare di tempo in tempo l'itinerario a sua convenienza. In ogni caso, però, il tempo voluto per vedere le curiosità sarà concesso, come già indicato in questo programma.

NB. Se le ferrovie vengono estese fino a Girgeh per il trasporto di viaggiatori di prima classe, l'Agenzia Cook dovrà probabilmente modificare l'orario del Servizio Postale secondo le convenienze delle Autorità Postali Egiziane, e per mettere i battelli in coincidenza coi treni ad Assiout e Girgeh.

BATTELLI A VAPORE DELL'AGENZIA COOK PER I VIAGGIATORI DI PRIMA CLASSE

Norme e Regolamento per i passeggieri.

Art. 1. **Biglietti.** — I biglietti di viaggio si accaparrano unicamente presso gli uffici di Thos. Cook & Son, mediante deposito di Lit. 250 per ogni passeggiere. All'atto dell'iscrizione si dovrà indicare nome, nazionalità e sesso del viaggiatore.

I biglietti sono personali e non possono trasferirsi senza il permesso di Thos. Cook & Son o del loro Rappresentante al Cairo.

Qualora un viaggiatore non potesse per causa eccezionali, partire dal Cairo col battello originalmente scelto, il biglietto sarà valido per il viaggio col battello susseguente, ammesso che vi sia ancora posto. Se per qualsiasi ragione sua, il passeggiere non si imbarca sul battello susseguente, essendovi posto, egli perderà ogni diritto al passaggio senza che il denaro versato a Thos. Cook & Son gli venga restituito.

Art. 2. **Bagaglio.** — Ogni passeggiere ha diritto al trasporto gratuito di 90 chilogr. di bagaglio, non eccedente 2 metri cubi di volume; l'eccedenza si pagherà a ragione di Lit. 26 per cantaro (45 chilogr.) I passeggieri che portano con sè oggetti di valore, sono pregati di depositarli presso il direttore del battello, che ne rilascierà una ricevuta; chi poi ha tali oggetti al Cairo e non vuole esserne imbarazzato nel viaggio, potrà affittare uno scompartimento della cassa-forte, per tal uopo adibita nel nostro ufficio al Cairo.

Art. 3. **Partenza dalle stazioni e fermate.** — Prima di partire da una stazione, o da un punto di fermata, il direttore di servizio sul battello farà darne l'avviso tre volte, colla campana o col fischio.

Art. 4. **Interruzioni del viaggio.** — I passeggieri che abbandonano il battello in una delle stazioni intermedie, lo faranno a loro spese e non avranno diritto all'indennizzo per la parte non usata del biglietto.

Art. 5. **Interruzione del viaggio a Luxor o ad Assouan.** — I passeggieri che desiderano interrompere il loro viaggio a Luxor oppure ad Assouan, e formarsi colà fino all'arrivo del susseguente battello, dovranno intendersi a tal riguardo col rappresentante di Thos. Cook & Son al Cairo ed assicurarsi che vi sia posto a bordo del successivo battello. Ogni passeggiero che intende interrompere il viaggio a Luxor o ad Assouan dovrà prima di lasciare il Cairo, fissare la data del battello col quale si propone di ritornare; Thos. Cook & Son non assumono responsabilità per qualunque deviazione o cambiamento arbitrî, fatti dai passeggieri.

Art. 6. **Arrivo al Cairo.** — Arrivando al Cairo, dopo spirato il termine del viaggio, i viaggiatori dovranno immediatamente ritirare i loro bagagli.

Chi desidera lasciare il suo bagaglio per poco tempo a bordo o nell'arsenale, dovrà prima intendersi col direttore del battello.

Art. 7. **Assistenza medica.** — Thos. Cook & Son provvedono acchè ogni battello sia accompagnato da un medico capace, e fornito di medicinali e di tutto l'occorrente per dare assistenza. Il dottore però ha diritto al suo onorario. Un medico patentato si trova pure all'Albergo a Luxor.

Art. 8. **Ore dei pasti.** — I pasti sono: l'asciolvere alle 8.30 ant., la colazione alla 1 pom., il thé alle 4.30 pom., e il pranzo alle 7 pom.; il direttore è però autorizzato a modificare le ore del pasto per regolarle colle escursioni, ecc.; in tal caso i passeggieri ne saranno informati a tempo debito.

Art. 9. **Illuminazione.** — Alle 11 pom. devono essere spenti tutti i lumi nelle cabine e nei saloni.

Art. 10. **Combustibili.** — Resta rigorosamente proibito di prender seco a bordo fucili, rivoltelle, cartuccie, polvere da sparo o fuochi artificiali, senza speciale permesso del direttore del battello o del rappresentante di Thos. Cook & Son al Cairo. Qualora derivasse un accidente per armi da fuoco o combustibili, tutta la responsabilità ricaderà sui proprietari dei medesimi.

Art. 11. **Visite dei monumenti, ecc.** — I dettagli per ogni escursione ai templi ed altre curiosità e le ore di partenza ed arrivo saranno notificati ai passeggieri sia verbalmente, o mediante avviso che sarà affisso sull'asse.

Art. 12. **Interruzioni o ritardi.** — In caso di ritardo o avaria del battello, la perdita di tempo e le spese addizionali — se ve ne sono — saranno ad onere dei passeggieri; quantunque si faccia ogni sforzo per attenersi all'orario, Thos. Cook & Son non assumono veruna responsabilità per i ritardi, e non riconosceranno reclami per perdite di tempo o spese.

Art. 13. **Forza maggiore.** — In caso di interruzione od alterazione del servizio, per circostanze indipendenti dall'Agenzia Thos. Cook & Son, essa non sarà responsabile per ritardi e per spese da ciò derivate.

Art. 14. **Controllo.** — L'intero controllo e l'effettuazione del viaggio sono affidati completamente al direttore di ogni battello, ed i passeggieri che desiderano fare qualche suggerimento o porgere lagnanze a carico del personale di bordo, sono invitati a presentare i loro reclami prima al direttore stesso, e poscia darne avviso per iscritto a Thos. Cook & Son al Cairo.

NB. Tutti i passeggieri viaggiando con biglietti di Thos. Cook & Son devono sottomettersi alle condizioni sopra indicate, ed a qualunque altra condizione pel controllo del servizio dei battelli, che il Direttore Generale dell'Agenzia Thos. Cook & Son in Egitto troverà conveniente d'introdurre di tempo in tempo.

Londra, Ludgate Circus, THOS. COOK & SON.
Settembre, 1892.

	Cairo																	
Bedrechein	15	Bedrechein																
Zawieh	55	40	Zawieh															
Benissoef	73	58	18	Benissoef														
Fashen	92	77	37	19	Fashen													
Maghaghah	106	91	51	33	14	Maghaghah												
Abou-Girgeh	121½	106½	66½	48½	29½	15½	Abou-Girgeh											
Golosseneh	134	119	79	61	42	28	12½	Golosseneh										
Minieh	156½	141½	101½	83½	64½	50½	35	22½	Minieh									
Beni Hassan	171	156	116	98	79	65	49½	37	14½	Beni Hassan								
Rodah	182	167	127	109	90	76	60½	48	25½	11	Rodah							
Mellawie	188	173	133	115	96	82	66½	54	31½	17	6	Mellawie						
Hadij Kandeel	195	180	140	122	103	89	73½	61	38½	24	13	7	Hadji Kandee					
Gebel Aboufeidah	212	197	157	139	120	106	90½	78	55½	41	30	24	17	Gebel Abouf				
Manfalout	223½	208½	168½	150½	131½	117½	102	89½	67	52½	41½	35½	28½	11½	Manfalo			
Assiout	249½	234½	194½	176½	157½	143½	128	115½	93	78½	67½	61½	54½	37½	26	Ass		
Aboutig	264½	249½	209½	191½	172½	158½	143	130½	108	93½	82½	76½	69½	52½	41	15		
Gaou	279	264	224	206	187	173	157½	145	122½	108	97	91	84	67	55½	29½		
Tahtah	291½	276½	236½	218½	199½	185½	170	157½	135	120½	109½	103½	96½	79½	68	42		
Sohag	317½	302½	262½	244½	225½	211½	196	183½	161	146½	135½	129½	122½	105½	94	68		
Akmim	322	307	267	249	230	216	200½	188	165½	151	140	134	127	110	98½	72½		
Menshieh	328½	313½	273½	255½	236½	222½	207	194½	172	157½	146½	140½	133½	116½	105	79		
Girgeh	341½	326½	286½	268½	249½	235½	220	207½	185	170½	159½	153½	146½	129½	118	92		
Balliana	349½	334½	294½	276½	257½	243½	228	215½	193	178½	167½	161½	154½	137½	126	100		
Farshout	368	353	313	295	276	262	246½	234	211½	197	186	180	173	156	144½	118½		
Kasr es Said	376	361	321	303	284	270	254½	242	219½	205	194	188	181	164	152½	126½		
Dishneh	387	372	332	314	295	281	265½	253	230½	216	205	199	192	175	163½	137½		
Keneh	405½	390½	350½	332½	313½	299½	284	271½	249	234½	223½	217½	210½	193½	182	156		
Nagada	428	413	373	355	336	322	306½	294	271½	257	246	240	233	216	204½	178½		
Luxor	450	435	395	377	358	344	328½	316	293½	279	268	262	255	238	226½	200½		
Armant	458½	443½	403½	385½	366½	352½	337	324½	302	287½	276½	270½	263½	246½	235	209		
Esneh	484½	469½	429½	411½	392½	378½	363	350½	328	313½	302½	296½	289½	272½	261	235		
Al Kab	502	487	447	429	410	396	380½	368	345½	331	320	314	307	290	278½	252½		
Edfou	515½	500½	460½	442½	423½	409½	394	381½	359	344½	333½	327½	320½	303½	292	266		
Hagar Silsileh	541½	526½	486½	468½	449½	435½	420	407½	385	370½	359½	353½	346½	329½	318	292		
Komombo	556½	541½	501½	483½	464½	450½	435	422½	400	385½	347½	368½	361½	344½	333	307		
Assouan	583	568	528	510	491	477	461½	449	462½	412	401	395	388	371	359½	333½		

Da Assouan a Korosko. 105 miglia.

VOLA DELLE DISTANZE

in Miglia Inglesi

DAL CAIRO AD ASSOUAN.

Un Miglio Inglese = 1609 Metri

Tahtah																
25½	Soahg															
30½	5	Akmim														
37	12½	7½	Menshieh													
50	24½	19½	12	Girgeh												
58	32½	27½	20	8	Balliana											
76½	51	46	38½	26	18	Farshout										
84½	59	54	46½	34	26	8	Kasr es Said									
96	70½	65½	58	46	38	20	12	Dishneh								
114	88½	83½	76	64	56	38	30	18	Keneh							
136½	111	106	98½	86½	78½	60½	52½	40½	22	Nagada						
158½	133	128	120½	108½	100½	82½	74½	62½	44½	22½	Luxor					
167½	142	137	129½	117½	109½	91½	83½	71½	53½	31½	9	Armant				
193	167½	162½	155	143	135	117	109	97	79	57	34½	25½	Esneh			
210½	85	180	172½	160½	152½	134½	126½	114½	96½	74½	52	43	17½	Al Kab		
224	198½	193½	186	174	166	148	140	128	110	88	65½	56½	31	13½	Edfou	
250	224½	219½	212	200	192	174	166	154	136	114	91½	82½	57	39½	26	Hagar Silsileh
265	239½	234½	227	215	207	189	181	169	151	129	106½	97½	72	54½	41	15	Komombo
291	265½	260½	253	241	233	215	207	195	177	155	132½	123½	98	80½	67	41	26	Assouan

Da Korosko a Wadi-Halfa. 105 miglia.

VIAGGI con BATTELLI a VAPORE sul NILO

ALLA

Prima e Seconda Cateratta

CONDOTTI DA

THOS. COOK & SON

UFFICIO PRINCIPALE:

Ludgate Circus, Londra - Filiale al Cairo

con Succursali in tutti i grandi Centri del Globo

PREZZI del PASSAGGIO al BASSO EGITTO e al NILO

con i battelli per viaggiatori di prima classe

E CON I BATTELLI POSTALI COOK.

I prezzi sono indicati per differenti vie da Londra, Parigi, Ginevra e dall'Italia. Da altri punti del continente i prezzi saranno fatti a richiesta del viaggiatore.

Le vie qui accennate sono le più in uso e le più dirette per i porti del Mediterraneo, d'onde per mezzo di piroscafi si giunge ad Alessandria, o di là per ferrovia al Cairo; dal Cairo si procederà sul Nilo mediante i battelli di prima classe, o per ferrovia sino ad Assiout, e poi coi battelli postali sul Nilo fino alla Prima Cateratta.

I prezzi sino al ritorno al Cairo dall'alto Nilo sono dati per la comodità dei viaggiatori che desiderano cambiare la loro via di ritorno, o andare in Palestina: per quest'ultimo viaggio i biglietti possono pure ottenersi al nostro Ufficio del Cairo.

Viaggi Cook sul Nilo.

PREZZI. — I sotto menzionati prezzi includono dei *coupons* per dieci giorni di fermata negli alberghi in Egitto, spese di cavalcature e guide per le escursioni sulle rive del Nilo, viaggio sui battelli in prima classe, *backsheesh* al personale del battello e all'equipaggio nel viaggio alla Prima o Seconda Cateratta, e vitto e servizio sui battelli, eccetto il vino ed altre bevande.

Con la Compagnia di Navigazione Peninsular & Oriental da GENOVA e da BRINDISI.	ALLA PRIMA CATERATTA			
	Con battelli Cook per viaggiatori di 1ª Classe		Con battelli postali Cook	
Viaggio semplice	1ª Classe Lire	2ª Classe Lire	1ª Classe Lire	2ª Classe Lire
N. 1. Da Milano, via Genova	1855 —	1750 —	1165 —	1060 —
» 2. » Genova	1835 —	1735 —	1145 —	1047 50
» 3. » Firenze, via Genova	1865 —	1757 50	1177 50	1067 50
» 4. » Roma, via Brindisi	1895 —	1782 50	1205 —	1095 —
» 5. » Napoli	1815 —	1730 —	1127 50	1040 —
» 6. » Brindisi	1815 —	1730 —	1127 50	1040 —
Viaggio andata e ritorno				
N. 1. Da Milano, via Genova	2130 —	1945 —	1440 —	1255 —
» 2. » Genova	2090 —	1915 —	1402 50	1227 50
» 3. » Firenze, via Genova	2150 —	1960 —	1465 —	1272 50
» 4. » Roma, via Brindisi	2225 —	2000 —	1535 —	1310 —
» 5. » Napoli	2065 —	1890 —	1375 —	1202 50
» 6. » Brindisi	2065 —	1890 —	1375 —	1202 50

	ALLA PRIMA CATERATTA			
	Con battelli Cook per viaggiatori di 1ª Classe		Con battelli postali Cook	
Con la Compagnia di Navigazione Italiana da GENOVA o NAPOLI.	1ª Classe	2ª Classe	1ª Classe	2ª Classe
Viaggio semplice	Lire	Lire	Lire	Lire
Da				
LONDRA via Parigi, Moncenisio, Genova	2000 —	1850 —	1310 —	1160 —
PARIGI via Moncenisio e Genova	1925 —	1795 —	1235 —	1105 —
GINEVRA id. id.	1865 —	1755 —	1177 50	1065 —
GENOVA	1810 —	1717 50	1120 —	1027 50
ROMA via Napoli	1772 50	1675 —	1082 50	987 50
NAPOLI	1740 —	1655 —	1052 50	965 —
Viaggio andata e ritorno				
Da				
LONDRA via Moncenisio, partendo dal porto di Genova e ritornando a quello di Napoli, o viceversa ..	2515 —	2185 —	1815 —	1495 —
PARIGI id. id. ..	2355 —	2075 —	1665 —	1385 —
GINEVRA id. id. ..	2245 —	2000 —	1555 —	1310 —
GENOVA andando e tornando da Napoli	2165 —	1950 —	1477 50	1262 50
ROMA via Napoli id. id.	2040 —	1862 50	1352 50	1175 —
NAPOLI	1977 50	1817 50	1290 —	1130 —
Con la Compagnia delle Messageries Maritimes da MARSIGLIA.				
Viaggio semplice				
Da				
LONDRA via Calais, Parigi, Lione, Marsiglia	1985 —	1830 —	1295 —	1140 —
MARSIGLIA	1812 50	1710 —	1122 50	1020 —
Viaggio andata e ritorno				
Da				
LONDRA via Calais, Parigi, Lione, Marsiglia	2440 —	2150 —	1750 —	1460 —
MARSIGLIA	2095 —	1907 50	1405 —	1220 —

NOTA. — Il viaggio sul Nilo può essere esteso alla Seconda Cateratta col pagamento addizionale di L. 535.

I prezzi delle seconde classi summenzionati s'intendono per viaggio in prima classe sui battelli Cook.

Il biglietto di andata e ritorno con la Società Peninsular & Oriental e con le Messageries Maritimes sono valevoli 4 mesi, con le linee italiane 3 mesi.

Prezzi per qualunque altra via saranno dati a richiesta, alle nostre succursali.

NOMI DI PERSONAGGI REALI E DI DISTINZIONE

che hanno viaggiato con THOS. COOK & SON.

Le LL. AA. RR. il Duca e la Duchessa di Edimburgo.
S. A. R. Il Duca di Connaught.
S. A. R. La Principessa Louisa Marchesa di Lorne.
Le LL. AA. RR. Il Principe e la Principessa Enrico di Battemberg.
S. A. R. Il defunto Duca di Clarence ed Avondale.
S. A. R. Il Principe Giorgio di Galles.
S. A. R. Il Duca di Cambridge.
S. A. R. La Principessa Maria Duchessa di Teck.
S. A. Il Duca di Teck.
S. A. Serenissima il Principe Edoardo di Sassonia-Weimar.
S. A. Serenissima il Principe Vittore di Hohenlohe.

S. M. La Regina di Danimarca.
L'Imperatore e l'Imperatrice del Brasile.
Il Re Milano di Serbia.
S. A. I. Lo Sciah di Persia con seguito *(per ordine del Governo Britannico).*
S. A. R. Vittorio Emanuele Principe di Napoli.
Le LL. AA. RR. Il Principe Ereditario e la Principessa di Svezia.
S. A. I. La Principessa Vittoria di Schaumburg-Lippe.
S. A. R. Il Principe Alessandro di Assia.
S. A. R. Il Principe Enrico di Prussia.
S. A. I. Il Duca di Sassonia-Meiningen.
S. A. I. L'Arciduca Francesco Salvatore d'Austria.
S. A. I. L'Arciduchessa Maria Valeria d'Austria.
Il Granduca e la Granduchessa Sergio di Russia.
Il Granduca Paolo di Russia.
Il Granduca e la Granduchessa Pietro di Russia.
Il Granduca di Sassonia.
S. A. Serenissima il Principe di Schaumburg-Lippe.
Il Principe Valdemaro di Danimarca.
I Principi Carlo ed Oscar di Svezia con seguito.
Il Principe Giorgio Karageorgevitch.
Il Principe e la Principessa Teofilo Gargarine (Russia).
Il Principe Von-Schonberg-Waldenburg.
L'Imperatrice Eugenia.
Il Principe Vittorio Napoleone.
Il Principe Gerolamo Napoleone.
Il Duca di Chartres.
S. A. Il Principe Carlo di Lichtenstein.
S. A. R. La Principessa Ereditaria di Svezia.
La Principessa Ratibor.
Il Principe Hohenzollern.
Il Principe Mourousi.
S. A. Il Principe Damrong di Siam, con seguito.

S. A. Il Maharajah Gaekwar di Baroda.
S. A. Il Maharajah Holkar di Indore.
S. A. Il Rao di Kutch.
S. A. Il defunto Reggente di Knolapore.
S. A. Il Thakore di Morvee.
S. A. Rajah Pertab Singh di Narsinhgarh, India Centrale.
Il Principe Dhuleep Singh.

Il Thakore Sahib di Limbri.
Il Thakore Sahib di Gondal.
Il Defunto Thakore Sahib di Wadwan.
Il Nawab Amir-i-Akbar Osman Jah. Bahadur.
Il defunto Nawab Sir Salar Jung.
Il Nawab Iqbal-Ud-Dowlah, Vikar-Ool-Oomra, Bahadur.
Il Nawab Zafer Jung.
Il Nawab Saadat Ali.
Il Nawab Munir-Ul-Mulk.
Il Nawab Mahomed Omar-Ali-Khan.
Kunwar Hirnam Singh.
Il Sir Desai di Vantmari, Vala, Belgaum.
S. A. L'Ex-Kedive Ismail,
S. A. Il Principe Abbas Bey.
S. A. Il Principe Mohamed-Ali-Bey.
S. A. Hassan Tewfik Bascià.
S. A. La Principessa Noelsin Hassan.
S. A. R. Il Principe Devawongse di Siam.
Il Principe Kitegiker
Il Principe Rabi
Il Principe Pravit
Il Principe Chira } I quattro figli del Re di Siam con seguito.

Marchese e Marchesa d'Adda
Lady Florence Astley
Nob. Ralph e Lady Abercrombie
Conte di Antrim
Duca e Duchessa di Athole
Lord Arundel di Wardour
Lord Alcester
Lady Ashburton
Contessa di Aylesford
Marchese Sallina Andrim
On. Sig.ª Arbuthnot
Sig. Percy Armytage
Conte d'Arthaber
Gen. Nob. Jas. F. Alexander
Col. Geo. Alexander
Nob. William Abdy
Nob. Frederic e Lady Arrow
On. George Anson
On. George W. Allan.
Conte di Airlie
Col. Ardagh
Conte Arz
Conte Arenstorff
Lord Ashley
Conte di Annesley
Il defunto Nob. James Allport
Nob. Henry e Lady Alice Havelock Allan
Nob. Archibald e Lady Alison
Ali Bascià Gamali
Conte d'Aubigny
Gen. Baker
Gen. di Bardeleben
Duca di Buckingham
Lord Brabourne
Gen. Nob. A. Borton
Contessa di Buchan
Lord e Lady Brassey e Famiglia
Vescovo di Bedford
Conte Bearn
Vescovo Blyth
Lady Bateson
Lord e Lady Chas. Beresford
Lord e Lady Cromer
Nob. Samuel e Lady Baker
Lt.-Gen. Baynes
Lady Bisshopp
Rev. Can. Bell
Lady Frederic Beauclerk
Lady Elizabeth Bertie
Lady Frances Baillie
Marchese di Bath
Sig. e Sig.ª Oscar Blount
Marchesa de Biencourt
Sig. Bischoffsheim
On. Howe Browne
On. W. Bethell
On. H. Brodrick
On. C. P. F. e Sig.ª Berkeley
Nob. Henri De Bathe
Prof. Blackie
Nob. Redmond Barry
Sig. J. S. Balfour, M. P.
Bar. Budberj
Sig. Oscar Browning
On. Caroline Beresford
Lady de Bath
Nob. Michael Hicks-Beach
On. Walter Bagot
Col. Biddulph

*****

Sig. e Lady Elizabeth Biddulph
Lady Audrey Buller
Conte Herbert Bismarck
Gen. Nob. Redvers Buller
Ven. Arcidiacono Blunt
On. e Rev. Henry Bligh
Nob. Reginald Barnewell
Nob. Algernon e Lady Borthwick
On. Lady Brooeke
Magg.-Gen. Burrows
Lord Boston
Gen. Blackford
Lord Charles Bruce
Magg.-Gen. Barry
Lady Florence Blunt
Vescovo di Beverley
Sig. J. W. Bourke
Lady Susan Bourke
Lady Charlotte Smith-Barry
Lady Beauchamp
Il Lord Presidente della Corte dello Scacchiere
Ammiraglio Blomfield
On. e Rev. F. E. C. Byng
On. Sig.ª Byng
On. H. Bruce
Lord F. Bruce
Nob. F. Burdett
Sua Eccell. Blum Bascià
Contessa di Beckevat
Nob. Victor e Lady Brooke
Conte e Contessa Beauchamp
Conte e Contessa Bective
Col. On. E. Brownlow
Sig. J. T. Brunner. M. P.
Rev. e Lady A. Blunt
Lord William Beresford
Nob. Edgar Boehm
Nob. William e Lady Butler
Visconte de Beaumont
Bar. Blöcher
Bar. Bruggen
Sig. J. C. Bolton, M. P.
Bar. Blanc.
Duca di Buccleuch
Lady Blennerhasset
Bar. von Biel
On. John Baring, M. P.
Nob. C. Bernard
On. Marchese di Bute
Lord e Lady Boston
Conte Bubna
Lord Borthwick
Marchesa De Bron
Duchessa di Cleveland
Lord e Lady Clinton
Conte Cronstedt
Marchese De Champagne
Nob. Mark e Lady Collet
Nob. John Conroy
Arcivescovo di Canterbury
Il def.º Arcivesc. di Canterbury
Lord e Lady Carington
Conte di Crawfurd e Balcarres
On. J. Chamberlain. M. P.
Defunto Vescovo Claughton
Lord Chelmsford
Vedova Lady Dick Cunyngham
Il defunto Conte Cairns
Conte Cairns
Lady Adelaide Cadogan
Arcivescovo di Cazanove
Lady Jane Cole
Lord Francis Cecil
Visconte Clifden
Visconte Coke
Lord e Lady Castletown
Lord Eustace Cecil
Il defunto Visconte Campden
On. W. Coghlan
Marchese Carmarthen
Lord e Lardy Cremorne
Conte Compton
Conte e Contessa Cowper
Conte di Clarendon
Conte di Chesterfield
On. Alexander Campbell
Gen. Christie
Gen. Crawford
Gen. Carington
Ammiraglio Coote
Nob. Chas. Crossley
Lord Carlingford
Vescovo di Chichester
Nob. Edmund du Cane
On. Ethel Cadogan
Nob. W. Clayton
Lady Margaret Cecil
Vescovo di Carlisle
Conte Crenneville
Contessa Crenneville
On. Stephen Cave
Nob. George e Lady Campbell
Vescovo di Cape Town
Nob. Auckland Colvin
Contessa di Cottenham
Magg. Childers
Sig. C. Childers
Lady Alice Cole
Sig.ª Paulet Compton
On. T. Campbell
Vescovo di Clifton
Gen. Nob. Arthur e Lady Cunynghame
Vedova Viscontessa Canterbury
Lord Archibald Campbell

Col. Colville
Nob. J. Conray
Gen. Chichester
Gen. Carey
Col. On. W. e Lady Hester Carew
Decano di Chester
Conte di Cawdor
Conte Coronini
Lady Evenlyn Campbell
Visconte Cranbourne
Visconte e Viscontessa Cranbrooke
Principe Czarnzarisky
Lady Colnaghi
Lady Cochrane
Marchese e Marchesa di Löys-Chandieu
Lord Randolph Churchill
Lord Edward Churchill
Sig. Richard Chamberlain, M. P.
Nob. Chas. Cookson
Lady Letitia Campbell
Nob. Donald Currie
Lady Clark
Duca di Devonshire
Duca di Eboli Doria
Conte di Denbigh
Conte e Contessa di Ducie
Conte e Contessa di Donoughmore
Contessa vedova di Donoughmore
Conte e Contessa di Dundonald
Sig. Allan Drummond
Viscontessa Downe
Conte Drascovich
Nob. J. Duckworth
Contessa di Dunraven
Lord Decies
Lord Dynevor
Vescovo di Dover
Visconte Dalrymple
Lady Drake
Lt.-Gen. Nob. Percy Douglas
Magg.-Gen. M. C. Dixon
Gen. Nob. C. Daubeny
Gen. Devereux
Ammiraglio Douglas
Lady Donaldson
On. Sig.ª Denman
Lady Dry
Sig. J. S. Drummond
L'Ambasciatore Danese
Cap. On. A. Drummond
On. G. Duncan
Nob. William Dean
Nob. Richard Dickenson
Contessa Diodati
Lord James Douglas
Lord Charles Douglas
Marchese di Downshire
Rev. Can. Davys
Vescovo di Dunedin
Nob. Lionel Darell
Magg.-Gen. Nob. James Dormer
Lord e Lady Dormer
Lady Dowling
Contessa vedova di Dungannon
Marchese e Marchesa di Dufferine Ava con Famiglia
Nob. Gavan e Lady Duffy
Nob. George Dallas
Lt.-Col. Digby
Conte e Contessa di Dunmore
Nob. Ch. Dilke
Cap. On. E. Dawson
Cap. On. H. Dennison
Ammiraglio Dennison
Nob. Adrian e Lady Dingle
Nob. Chas. e Lady Eastlake
Nob. Gilbert Clayton East
Sig. J. E. Ellis, M. P.
On. A. Erskine
Gen. Eyre
Nob. John Stanley Errington
Nob. Geo. Errington
Conte di Egmont
Lady Estcourt
Visconte Emlyn
Prof. Eisenlohr
Lady Elphinstone
Col. Elphinstone
Nob. W. Eden
Nob. George Elliott, M. P.
Nob. A. H. Elton
S. E. Essa Bascià
On. Sig.ª Gilbert Elliot
Marchese di Ely
Nob. Wm. Ellis
Vescovo di Exeter e Famiglia
Marchese e Marchesa di Exeter e Famiglia
Cap. On. C. Elliot
On. Egerton, M. P.
Sir J. Edgar
Conte di Erne
Nob. Henry e Lady Ewart
Lady Orr Ewing
Nob. Geo. Eglinton
Col. On. H. Eaton
Contessa di Ellesmere
Nob. Thomas Esmonde
Nob. W. e Lady Ewart
Sig. e Lady Victoria Evans Freake
Lady Louisa French
Lord Foley
Sig. Von Foster
Ammiraglio Fanshawe
Sig. Ponsonby Fane

Nob. Wm. Farrar
Nob. W. Farquhar
Col. Nob. Francis Festing
Col. Foster
Col. Lyon Fremantle
Nob. W. Fitzherbert
Lord F. Fitzgerald
Nob. Gerald e Lady Fitzgerald
Nob. A. Fitzgerald
Nob. William Fox
On. D. T. Fortescue
On. S. Fortescue
On. A. N. Forbes
Rev. Can. Fleming
Gen. Keith Fraser
Lady Augustus Fitz-Clarence
On. Bernard Fitz-Patrick
Lt.-Gen. Forrest
On. e Rev. A. Fremantle
Gen. On. Percy Feilding
Lady Louisa Feilding
Lady Mary Feilding
Visconte Feilding
On. e Rev. C. Feilding
Conte e Contessa Fleury
Lady Frankland
Visconte Fincastle
Gen. Francis
Lord e Lady Fitzmaurice
Nob. Bartle Frere
Ammiraglio Fitzroy
Col. Fitzgeorge
Lord e Lady Iveagh
Magg.-Gen. Forestier-Walker
Conte Gomzalo
Magg.-Gen. Goodfellow
Sig. H. Grenfell
Conte e Contessa di Galloway
Principe Galitzin
Visconte Glentworth
Conte di Gainsborough
Conte Goes
Gen. Nob. Gerald Graham
Nob. John e Lady Gorst
Ammiraglio Sidney Grenfell
Lt.-Gen. Nob. John St. George
Vescovo di Guildford
On. e Rev. Edward Carr Glyn
Il def. Gen. Gordon
Nob. James e Lady Gell
Lady Duff Gordon
Sig.ª Duff Gordon
Nob. Seton Gordon
La Principessa Galitzine
Vescovo di Gloucester e Bristol
On. W. E. Gladstone. M. P.
Sig.ª Gladstone e Famiglia
Gen. Grant
Nob. Lepel Griffin
Arcidiacono Gray
Dr. Greene Bascià
Lady Galway
Lord Gwydyr
S. E. Von der Goltz Bascià
Nob. Charles Goring
Gen. Nob. F. e Lady Grenfell
Vescovo di Gibraltar
Conte Galli
Lady Adela Goff
On. G. B. Guthrie
Visconte Galway
Lady Laura Hampton
Sig. C. E. Hamilton M. P.
Nob. Henry e Lady Halford
Barone di Hunolstein
Barone Hohn
Sig. Holman Hunt
Lord e Lady Hatesbury
On. Nob. Wm. Harcourt
Lord Hastings
Nob. T. C. Hope
Lady Claud Hamilton
Barone Hengelmuller
Gen. Nob. Arthur Herbert
On. Lady Hotham
On. Sig.ª Hobart
Lord Herries
Ammiraglio Robert Hall
Lt.-Col. Heathcote
Nob. James Hamilton
Nob. B. F. Hall
Rev. Newman Hall
Nob. Ralph e Lady Hare
Sig. W. U. Heygate, M. P. e Signora Heygate
Nob. Frederick Heygate, M. P.
Sig. Charles Beresford-Hope
Sig.ª Beresford-Hope
Nob. Arthur e Lady Hughes
Lady Hampson
Sig. e Sig.ª King Harman
Sig. von Harten
Vedova Lady Hatherton
Lady Jane Herbert
Lady Rachel Howard
Nob. Walter Hely Hutchinson
Marchese d'Harcourt
Vedova Marchesa di Huntely
Ven. Arcidiacono Hunter
Sig. Washington-Hibbert
On. Sig.ª Howard
Lady Morgaret Howard
Visconte Harberton
Nob. John Hanham
Ammiraglio Nob. John e Sig.ª Dalrymple Hay

Ammiraglio Nob. Phipps Hornby
Lady Harriet Harvey
Bar. Huddleston
Lady Diana Huddleston
Nob. Arthur Hobhouse
Rev. Lord Charles Hervey
Sig. Rider Haggard
Dr. von Heinrich
Gen. Hamilton
Visconte Hood
On. Sig.ª Herbert di Llanarth
Gen. Hamley
Nob. Henry Holland
Can. Scott Holland
Lady Alfred Hervey
Lady Mary Hervey
Sig. Bret Harte
Consigliere aulico Hauer
Contessa di Harrington
Decano di Hereford
Nob. Henry Halford
On. Gathorne Hardy, Sig.ª Hardy e Famiglia
Lord Hotham
Nob. Arthur e Lady Hayter
Lord Houghton
Nob. James Hannan
Conte e Contessa Haugwitz
Lady Hunter
Conte Gondolfi Hornyold
Lady Hoskins
Nob. J. H. Drummond Hay
Lord Ilchester
On. Lady Inglis
On. Sig.ª Meynell Ingram
Magg.-Gen. Charles Irvine
Col. e On. Sig.ª Ives
Vedova Lady Inchiquin
Ammirag. Nob. Edward Inglefield
Issa Basciá
Conte e Contessa di Jersey
Gen. J. Johnstone
S. E. Johnson Basciá
Sig. E. Jenkins. M. P.
On. Nassau Joscelyn
On. Sig.ª Joscelyn
On. W. M. Jervis
Lady Caroline Kerrison
Conte e Contessa Kintore
Viscontessa Kilcoursie
Conte di Kerry
Lord e Lady Alexander Kennedy
Lord Walter Kerr
Lord Henry Kerr
On. Arthur Kinnaird
Col. Kitchener
Nob. R. G. Key
Lord Kinnaird
On. F. Kinnaird
Col. Knollys
Decano di Kilmore
Bar. Kraus
Barone Koenigswaerter
Baronessa Kottwitz
Barone Kottwitz
Nob. Francis Knollys
Sig. Krupp
Nob. James King
Prof. Koch
Conte di Kilmorey
Nob. Arnold Kemball
onte Leyden
Marchese e Marchesa di Lansdowne con seguito
Marchese di Lorne
Lord Lilford
Lady Lurgan
Lady Anna Loftus
Conte di Limmerik
Lord Alex. Gordon Lennox
On. C. Hanbury Lennox
Nob. Wm. T. Lewis
Lord Lovat
Magg.-Gen. Nob. Daniel Lysons
Gen. R. C. Lawrence
Col. Sussex Lennox
Nob. James Longden
Sig. Shaw Lefevre
Lt.-Col. Lascelles
Lady Adela Larking
Lady Frances Lloyd
On. Lancelot Lowther
Lady Lyveden
Lord e Lady Lawrence
Nob. Wilfrid e Lady Lawson
Sig. H. W. Lawson, M. P.
Rev. Can. Lonsdale
Il def. Can. Leighton
Sig. Basil Levett
Sig. Sampson Lloyd
Nob. John Lubbock
Contessa di Lonsdale
Vedova Contessa di Lonsdale
Lady Ida Low
Ammiraglio Luard
Contessa Lubenska
M. Gay de Lussac
Conte e Contessa di Leitrim
Nob. Frederick Leighton
Lady Hester Leeke
Nob. Edmund e Lady Lechmere
Nob. T. B. Lennard
Principe Lubomirski
On. Dudley Leigh
Contessa Lovatelli
Baronessa di Lutteroth

Principessa Lusignan
Conte Löwenhaupt
Nob. Frederick Lascelles
Nob. John e Lady Lennard
Lady Lacon
Visconte di Lueenay
Duchessa di Luynes
Conte e Contessa Langosoco
Conte de Lode
Nob. Alexander Little
Duca e Duchessa di Manchester
Lord Monteagle
Contessa di Maeclesfield
Duca di Montrose
Duchessa (vedova) di Montrose
Nob. Edward e Lady Ermintrude Malet
Conte Manvers
Nob. John Heron Maxwell
Conte Merode
Conte di Morley
Lady Montgomery
Barone di Montbrum
Viscontessa Maidstone
Conte Maligan
On. Sig.ª Morrison
Principessa Mourousi
Il def. Conte Moltke
Contessa di Mayo
Lord Robt. Montagu, M. P.
Conte Metternich
Gen. Colin Maekenzie
Nob. Jas. Malcolm
Lord Marsham
Nob. J. Mitchel
Nob. G. Montgomery, M. P.
Nob. C. R. McGregor, Bart.
On. Sig.ª Milne
Col. Nob. C. Scott Moncrieff
Viscontessa Milton
Nob. Benson e Lady Maxwell
Gen. Nob. John McNeil, V. C.
Ven. Arcidiac. Mathias
Sig. R. Mountney Jephson
Nob. Henry e Lady Meredyth
Lady Macgregor
Nob. Richard Musgrave
Rev. Canon. Mac Coll
Nob. Philip e Lady Mainwaring
Sig. Octavius Morgan
Magg.-Gen. Mould
Gen. Mitchell
On. Chas. Moore
Lady Frances E. Michell
Gen. Nob. Montagu M'Murdo
Veseovo di Minnesota
Vedova Contessa di Mayo
Lord Monkswell
Conte Mollinary
On. Sig.ª Montgomery
On. L. Massey
On. V. Montagu
On. C. Mostyn
Gen. S. F. Macmullen
Vescovo McDougall
Nob. William Marriott
Conte Clam Martinitz
Conte e Contessa di Meath
Lady Mackenzie
Lt-Col. W. G. Montgomery
Lady Miller
Nob. William Merewether
Nob. Henry e Lady Maine
Lord MacLaren
On. W. C. Maxwell
Nob. Arthur Nicholson
Conte di Mulgrave
Magg.-Gen. Macintyre
On. A. J. Mundella, M. P.
S. E. Mahomed Zeehi Bey
Magg. Molineux
Lord Mount-Temple
Nob. Frederiek e Lady Milner
Il def. Lord Napier di Magdala
Conte di Montebello
Nob. Henry e Lady Meredith
Viseonte di Merinville
Nob. J. Maeleod
Vescovo di Madras
Conte di Northbrook
Duca di Norfolk
Lady Dorothy Nevill
Nob. Chas. Newton
Magg.-Gen. H. Nott.
Cap. Napier
On. Richard Nugent
Rev. George Nugee
Lady Nicholson
On. G. Nugent
Nob. Henry Norman
On. R. Napier
Gen. Napier
S. A. Principessa Nazli
Il Marchese de la Nagelière
Col. North.
Veseovo di Ontario
Nob. F. Outram
Gen. Ogle R. E.
Col. Nob. Chas D'Oyley
Gen. Owen
Ammiraglio Nob. E. e Lady Ommanney
Lord Oranmore e Browne
Conte e Contessa di Onslow
Lady Otway
Nob. Richd. Oldfield

Vescovo Oxenden
Principe Obolensky
Bar. René d'Oversèlie
Nob. John e Lady Campbell Orde
Conte e Contessa Ostrowski
Conte d'Outremont
Nob. Love Jones Parry
On. W. W. Phelps, Plenipotenziario degli Stati Uniti a Berlino
Nob. John Pender, M. P.
Conte Potocksi
Lady Pearson
Marchese di Porcinari
On. Sig.ª Petre
Conte Percy
Sig. Elwin Palmer
Lord e Lady Poltimore
Lady Alfred Paget
Lord Clarence Paget
Nob. Thos. Pasley
Nob. Rose Price
Nob. Geo. Brooke Pechell
Col. Nob. Richard Pollock
Lady Polloek
Magg. Pereival, R. A.
Conte di Portsmouth
Bar. Poche
Nob. George Baden Powell
Nob. Robert e Lady Emily Peel.
Conte Paar
Lady Sophia Palmer
Conte Piatti
Nob. Richard Puleston
Rev. Vescovo Perry
Gen. Peters
Conte Piper
Visconte Pollington
Gen. Nob. Henry Ponsonby
Gen. Prendergast
Lady Mary Primrose
Sig. von Platten
Lady Pollock
Decano della catedrale di San Paolo a Londra
On. Gerald Ponsonby
Conte e Contessa Potocki
On. Sig.ª A. C. D. Powlett
Lady E. Parker
Col. Paget
On. Sig.ª Pereira
On. A. Pewlett
Lt.-Col. Nob. Norman Pringle
On. Leopold Powys
On. e Rev. Edward V. R. Powys
Sig. G. H. Portal
Lady Alice Portal
Lady Paul
Nob. Augustus Paget
Lady Anna Chandos Pole
Lord Chas. Pratt
Prof. Dott. Puschmann
Rev. Can. e Sig.ª Payne
Bar. Paul de Potestà
Duca e Duchessa di Rutland
Barone e Baronessa Ed. Rothschild.
Lord e Lady Ribblesdale
Bar. Gustave Rothschild
Bar. Arthur Rothschild
Conte di Rosebery
Lord Radstock
Visconte Raynor
Sig. e On. Sig.ª Whitelaw Reid
Nob. Thos. Riddel
Col. Ramsden
Magg. E. Napier Raikes
Rev. Can. Rickards
Nob. Charles Reed
Ammiraglio Ross
Nob. Edward Read
Nob. Fred. Robinson
Lord Raglan
Conte Rambuter
Contessa di Rosse
Principe Rohan
Nob. Rawson Rawson
Gen. Pitt Rivers
Lord e Lady Hildebrand Russell
Cob. Wm. Rose
Nob. Regal
Lord Ruthven
Nob. P. Radcliffe.
Vescovo di Ripon
Lord Rowton
On B. F. Rolle
Lady Roberts
Lady Russell
Lord e Lady de Ramsay
Lady Clara Rayleigh.
Lord e Lady Reay
Nob. Henry Roscoe, M. P. e Lady Roscoe
On. Sig. Giudice Scott
Conte Sizycki
Duca Sartirana
Conte Suffren
Nob. Greville Smyth
Conte Sabouroff
Marchesa di St. Paul
Baronessa di Seckendorff
Duca Sforza
Duca di Sutherland
Conte di Selborne
Conte di Stratford
Il def. Dott. Schliemann

Conte e Contessa Spencer
Vescovo Selwyn
Sig. Spiegelberg
Nob. Percy F. Shelley
Contessa di Shaftesbury
Marchese e Marchesa di Stafford
Nob. Greville e Lady Smyths
Gen. Nob. Selby Smith
Nob. James Kay-Shuttleworth
La def. Viscontessa Strangford
Nob. John Strachey
Nob. Francis Stapleton
Conte Stenbock
Nob. Francis Sandford
S. E. Musthapha Bascià Sadik
Conte e Contessa di Selkirk
Sig. Leo Schuster
Nob. Tatton e Lady Sykes
Marchese e Marchesa di Salisbury e Famiglia
Sig. Leon Say
S. E. Settle Bascià
Lady Sitwell
Sig. H. Villiers Stuart
Gen. E. Somerset
Vice-Ammiraglio N. W. Houston Stewart
Col. Stacpoole
Ammiraglio Selwyn
Duca di Sabran
Duchessa di Sabran
Lt.-Col. Henry Shakespeare
Gen. B. F. Stringfellow
Sig. e Sig.ª Duncombe-Shafto
Il def. Sig. C. H. Spurgeon
Lord e Lady Charles Scott
On. Sig.ª Scott
Sig. Spencer Stanhope
Conte Stroganoff
Principe Schwarzenberg
Nob. G. O. Stucley
Conte Dillen Spirmy
Lady Scott
Conte e Contessa de Lur Saluce
On. Sig.ª Sandilands
Rev. Decano Spooner
Conte Seckendorf
Sefer Bascià
Bar. Styrcza
Il def. On. W. H. Smith, M. P. e Famiglia
Sig. L. Snowden
On. Horatia Stopford
Nob. George Holme Spears
Nob. Barrington Simeon
Nob. Robert Stuart
Nob. R. Stewart
Gen. e Sig.ª Stuart
Lady Suffield
Lord Sudeley
Col. Swaine
Prof. Sayce
Vescovo di Sontwell e Lady Laura Ridding
Nob. John Stainer
Lady Mary Saurin
Lord Henry Somerset
Principe e Princip.ª Scherbatoff
Principe Scuchtemberg
Lady Anne Synge
Lady Stradey
Contessa di Stradbroke
Duca di St. Albans
Nob. Wm. Stewart
Conte e Contessa di Strathmore
Sig. R. Steele
Nob. Arthur Sullivan
Gen. E. Stedman
Sig. Storey, M. P.
Conte Sanminiatelli
Sig. Christopher Sykes, M. P.
Conte Sabina
Bar. e Bar.ª Sedlitz
Conte e Cont.ª de Sytaray
Conte e Cont.ª Leopold Van den Steen
Conte Spiro
Principessa Teora
Rev. Dott. Talmage
Marchesa di Tweeddale
Vescovo di Truro
Nob. Wm. Topham
Conte e Contessa di Tankerville
Nob. Richard e Lady Temple
Gen. Tremenheere
Col. Thynne
Col. e On. Wm. P. Talbot
Visconte Tarbat
Conte Teleki
Lady Tierney
Can. Tristram
Rev. Arthur Tooth
On. Sig.ª Trotter
Lady Meysey Thompson
Lt-Col. Twiss
On. e Rev. Edward S. Talbot
Lord de Tabley
Nob. Guy Travers
Lord Chas. Thynne
Conte Thurn
Prof. Tyndall
Gen. Travers
Col. On. Reginald Talbot
On. e Rev. Wm. Talbot
On. Sig.ª W. Talbot
Lady Edmund Talbot

Lady Trevelyan
Gen. Turner
Conte e Contessa Thun
Tonino Bascià
Lord Tenterden
Nob. Ralph Thompson
Nob. John e Lady Turney
Lord H. Vane Tempest
Conte Toerring
Conte Tarnovski
On. S. Tollemache
Lady Thompson
Lord Teignmouth
Lady Tollemache
Nob. Charles e Lady Tennant
Conte de Veringen
Sig. M. Vanderbilt
Visconte Valletort
Lord Vaux di Harrowden
Nob. Edgar Vincent
Col. Smyth Vercker
Rev. Vescovo Vaughan
Sig. Vandeleur
Conte e Contessa Vay
Lord Vernon
Sig. e On. Sig.ª Hope Vere
Sig. e Sig.ª Howard Vincent
Lt.-Col. Visconte de Vesci
On. George Vernon
Sig. Robert Vyner
Vice Ammir.º On. W. I. Ward
Marchese e Marchesa di Waterford
Marchesa vedova di Waterford
Nob. Sidney e Lady Waterlow
Mag. di Wissman
Gen. Nob. H. e Lady Ware
Nob. Arnold White
Contessa Wickenburg
Vedova Lady Wake e Famiglia
Baronessa Wachmann
Vedova Lady Wenlock
Lady Walsingham
Conte Westphalen
Conte di Wharncliffe
Contessa di Winchilsea
Lord e Lady Wynford
Conte Wodicki
Lady Wingate
Sig. Walter. M. P.
On. Sig.ª Way
Principe Wagram
Nob. Geo. Wellesley

Il Decano di Westminster
Nob. C. Rivers Wilson
Visconte Wolseley
Viscontessa Wolseley
Bar. Wolff
Gen. Wodehouse
Sig. Watkin Wynn Williams
Sig. e Sig.ª Brydges William
Rev. Dott. Weldon
Sig. H. Wemyss
Col. Sir. Chas. Wilson
Lady Wilson
Gen. E. F. Winslow
Gen. Nob. Evelyn Wood e seguito
S. E. Ammiraglio Woods Bascià
Lady Wood e Famiglia
Nob. John Willoughby
Gen. Winslow
Lady Wingate
Conte di Wilton
Vescovo Wilson
Nob. Henry e Lady Wilmot
Col. White
Can. Wade
Lord e Lady Westbury
Nob. Joseph e Lady Whitworth
Nob. Offley Wakeman
Nob. Baldwin Walker
Sig. Owen Williams
On. G. H. D. Willoughby
Conte Wrangel
Col. Stuart Wortley
Nob. T. A. Weld
Nob. George Warrender
Nob. Alexander Wilson
Nob. Samuel e Lady Wilson
Conte Walenski
Nob. Francis e Lady Winnington
Gen. G. B. Wolseley
Viscontessa di Waldemar
Lord Wantage
Nob. Richard Wood
Lady Whalley
Arcivescovo di York
Conte di Yarborough
Lady Fox Young
Nob. Allen Young
On. A. Yorke
Zebehr Bascià
Nob. Ed. Zohrab Bascià
Sig. von Zaleski
Conte Zichy

Agenzia di Viaggi Cook

VIAGGI IN PALESTINA

sotto la condotta personale dei sig. Cook

OD INDIPENDENTI, A SCELTA DEI VIAGGIATORI

CON QUALUNQUE ITINERARIO

E CON ESTENSIONE

ALL'EGITTO E AL NILO

SINAI, PETRA, MOAB, L'HAURAN

TURCHIA, GRECIA E ITALIA

VIAGGI IN

ITALIA FINO AL BASSO EGITTO

LE PIRAMIDI DI GIZEH, IL CANALE DI SUEZ

GERUSALEMME e BETLEMME

CON PROLUNGAMENTO AL

Mar Saba, Mare Morto, il Giordano, Gerico,
BETANIA, ECC., ECC.

DOMANDARE I PROGRAMMI SPECIALI A

THOS. COOK & SON

Ufficio Principale-Ludgate Circus, Londra.

RIPARTO BANCARIO e CAMBIAVALUTE.

Per mezzo delle nostre Agenzie e Filiali, sparse sopra tutto il Globo, possiamo offrire ai viaggiatori delle facilitazioni eccezionali per i loro affari bancari.

In fatti i viaggiatori si valgono ogni anno maggiormente delle facilitazioni e dei vantaggi che offriamo, in modo che questo riparto è diventato assai importante per le sue operazioni, nel nostro paese ed all'estero.

Emettiamo delle note di credito circolari per la somma di L. 20 sterline o più, in biglietti da L. 5, 10 e 20 sterline, che possono essere incassati presso le nostre Filiali od i nostri corrispondenti.

Emettiamo pure delle tratte e delle lettere di credito, e facciamo pagamento contro tali tratte o lettere emesse da altri banchieri.

Cambiamo denaro estero in qualunque importo, al miglior cambio del giorno.

Rimettiamo del danaro per telegrafo fra le nostre Filiali.

Al nostro Ufficio Principale a Londra apriamo anche dei conti correnti e riceviamo depositi, per ripagamento a periodi fissi od a vista.

Per condizioni, ecc. rivolgersi al nostro Ufficio Principale od alle nostre Filiali.

THOS. COOK & SON

Ludgate Circus, Londra.

Assicurazioni dei Bagagli dei Viaggiatori

I viaggiatori che si servono dei nostri biglietti, possono assicurare i loro bagagli, mediante pagamento di un piccolo premio, contro la perdita — anche per furto — durante i viaggi per terra o per mare, durante il tragitto tra alberghi o stazioni di ferrovia, ecc. e durante i soggiorni negli alberghi. Le assicurazioni si fanno per L^re 500 e più, e sono valide anche per i gioielli fino al valore di L^re 500, se tali gioielli non sono messi in colli rogistrati. Assicurazioni speciali, a maggiori premi, per bagagli o gioielli di maggior valori.

L'assicurazione dovrà farsi *per il valore intero del bagaglio* di una persona o di una comitiva: in caso di perdita parziale sarà indennizzata una somma proporzionata.

I viaggiatori sono specialmente pregati di leggere le condizioni delle polizze di assicurazione prima di firmarle.

Per condizioni ed altre informazioni rivolgersi a qualunque ufficio di Thos. Cook & Son in Gran Bretagna, ecc.

Ufficio Principale: LUDGATE CIRCUS LONDON.

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI CHICAGO 1893

THOS. COOK & SON

Soli Rappresentanti della R. Commissione Britannica per il trasporto degli Espositori e dei loro Assistenti

E

Rappresentanti in Europa dell'Amministrazione Esecutiva dell'Esposizione di Chicago

UFFICIO PRINCIPALE — LUDGATE CIRCUS, LONDRA

DISPOSIZIONI GENERALI

PER VIAGGI ED ESCURSIONI DELL' AGENZIA COOK

THOMAS COOK e SON

(stabiliti nel 1841),

inauguratori e promotori dei principali sistemi di escursioni in Gran Bretagna, Irlanda, e sul Continente d'Europa, sono sempre vigilanti a riguardo dei mezzi di viaggio, allo scopo di rendere i viaggi stessi comodi, pratici ed economici quanto le circostanze lo permettono. Da 50 anni più di 14 milioni di viaggiatori hanno visitato paesi vicini e lontani mediante il sistema organizzato da Thos Cook & Son; e per mezzo dei loro biglietti speciali si possono visitare i paesi ed i punti più interessanti delle cinque parti del Globo.

Nel 1891 vi sono stati in operazione **30348** biglietti di Cook per viaggi circolari sopra **1.823.959** miglia di ferrovie, oceani, e fiumi; ed emessi dai vari uffici dell'Agenzia in generale **3,512250** biglietti di viaggio.

I biglietti di viaggio dell'Agenzia Cook sono valevoli per qualunque treno ferroviario, od altro mezzo di trasporto, ed in qualunque giorno, e non obbligano a viaggiare in comitive.

Interpreti di Cook, in uniforme si trovano sempre alle stazioni ferroviarie, e sui moli di sbarco, a Londra, Liverpool, Glasgow, Parigi, Marsiglia, Nizza, Lucerna, Torino, Genova, Venezia, Firenze, Milano, Brindisi, Roma, Napoli, Vienna, Algeri, Atene, Costantinopoli, Cairo, Alessandria, Porto Said, Giaffa, Beirout, Nuova-York, ed altre città principali, onde assistere i portatori dei biglietti di viaggio dell'Agenzia Cook, senza veruna spesa.

Vagoni Salon, Vagoni Letti, ecc., sono procurati dall'Agenzia Thos. Cook & Son pei loro viaggiatori, senza spesa alcuna, ad eccezione di quella occorrente per il prezzo annunciato dalle Società Ferroviarie.

Viaggi nell'Inghilterra Occidentale, compresi tutti i punti interessanti. Si possono avere *Coupons* per gli alberghi di primo ordine nella provincia.

Laghi Inglesi ed isola di Man. Nuove combinazioni per gite a qualunque punto interessante del distretto dei laghi e nell'isola di Man.

Viaggi Cook in Scozia; comprendono tutti i punti interessanti della Scozia: Oban, Staffa, Iona, Isola di Skye, Canale di Caledonia, Kyles di Bute, Trossachs, Highlands, Distretto dei Laghi, Edimburgo, ecc.

Viaggi Cook in Irlanda. — Thos. Cook & Son rilasciano biglietti per qualunque punto dell'Irlanda, compreso Giant's Causeway, Belfast, Dublino, Galway, Loch Erne, i Laghi di Killarney, ecc., validi per le coincidenze da Londra od altre città sulla ferrovia Midland.

Biglietti per viaggi a Parigi, validi per l'itinerario più corto o più economico o per la linea della Posta dell'India, via Dover e Calais.

Viaggi Cook per l'Olanda, il Belgio, il Reno e la Foresta Nera. — Organizzati sulle migliori basi, per viaggi semplici o d'andata e ritorno, o circolari, con facoltà di fermata ai punti interessanti.

Biglietti Cook per la Svizzera. — Validi per qualunque itinerario.

Biglietti Cook per l'Italia. — Validi per qualunque itinerario e per l'Italia intera, e si offrono a prezzi ridottissimi. Thos. Cook & Son sono gli agenti ufficialmente nominati dalle amministrazioni delle ferrovie italiane. Il Sig. John M. Cook è il proprietario della ferrovia funicolare del Vesuvio.

Norvegia, Svezia e Danimarca. — Thos. Cook & Son rilasciano biglietti per tutte le ferrovie principali e battelli a vapore, e per le più interessanti località della Scandinavia.

Viaggi in Algeria e nel Marocco, personalmente condotti da Thos. Cook & Son. — Biglietti per l'Algeria, ecc. per qualunque itinerario, sia per ferrovie che per diligenze.

Turchia, Grecia, Cipro, Levante, ecc. — Thos. Cook & Son rilasciano biglietti per qualunque linea di vapori, e per ogni porto toccato dai vapori del Lloyd Austriaco, delle Messageries Maritimes, di Florio-Rubattino, Russi, Kediviali ed altri.

Navigazione a vapore sul Nilo. — Thos. Cook & Son sono i soli proprietari di nuovi battelli a vapore sul Nilo, per viaggiatori di prima classe, e gli unici contraenti col Governo egiziano per il servizio postale ed il trasporto degli Ufficiali fra il Basso e l'Alto Egitto.

Viaggi in Palestina; sono resi facili, sicuri ed economici, dall'eccellente organizzazione di Thos. Cook & Son, che hanno agenti residenti a Beirut ed a Giaffa. Condotta di piccole o grandi comitive attraverso il paese, a Gerusalemme al Mare Morto, al Giordano, a Damasco, Sinai, ecc. Le comitive possono, viaggiare da sole o con speciale condotta, a loro scelta, entro i mesi di ottobre ed aprile.

India, China, ecc. — Thos. Cook & Son sono agenti delle principali società di battelli a vapore del mondo, e rilasciano biglietti da Venezia, Ancona, Genova, Napoli e Brindisi, per Alessandria, Aden, Bombay, Calcutta, Singapore, Hong-Kong, Shanghay, o qualunque altro porto dell'India o della China, e per contratto speciale col Governo Indiano possono rilasciare biglietti speciali per qualunque parte dell'India.

Viaggi negli Stati Uniti di America. — Thos. Cook & Son rilasciano biglietti per qualunque parte interessante dell'America, fra l'Oceano Atlantico ed il Pacifico, e biglietti dei vapori per l'America ed il Canadà possono ottenersi a prezzi moderati. L'ufficio principale di Thos. Cook & Son in America è a Nuova-York, Broadway, 261-262.

Viaggi Cook in Australia. — Thos. Cook & Son, per mezzo dei loro contratti speciali con l'Amministrazione delle ferrovie Coloniali Governative, dispongono di un perfetto sistema di biglietti per tutti i principali punti d'interesse d'Australia e della Nuova Zelanda.

Giro del Mondo. — Thos. Cook & Son rilasciano biglietti per viaggi intorno al mondo valevoli tanto per la parte Occidentale come per l'Orientale, con facoltà di fermata in qualunque punto interessante.

Trasporti Marittimi ed Emigrazione. — Un dipartimento speciale è stato stabilito pei trasporti e per l'emigrazione, e biglietti e cabine per i passeggieri sono rilasciati per qualunque linea di vapori, da ogni ufficio di Thos. Cook & Son.

I Viaggi Cook in comitiva, personalmente diretti da un rappresentante della Casa, sono sempre stati popolarissimi ed hanno avuto gran successo. Le comitive partono settimanalmente per tutta la durata della stagione da Londra per Parigi, il Belgio, l'Olanda, la Svizzera, la Germania, l'Italia e varie altre parti del Continente.

Coupons Cook per Alberghi valevoli in 1200 alberghi di primo ordine in ogni parte del mondo per i viaggiatori che acquistano i biglietti di viaggio dell'Agenzia Cook. Questi *Coupons* garantiscono il miglior trattamento a prezzo moderato.

Thos. Cook e Son hanno convenzioni generali di viaggi tanto estese, che possono rilasciare biglietti per quasi qualunque punto che si desideri visitare, ed in molti casi possono accordare riduzioni dal 25 al 45 per cento sui prezzi ordinari: il biglietto di viaggio è stampato in lingua inglese da una parte e dall'altra parte nella lingua del paese per cui deve servire, e contiene tutte le informazioni di cui il viaggiatore può abbisognare.

Polizze di Assicurazione contro accidenti di qualunque genere, marittimi e terrestri, sono fatte per mezzo dell'Ufficio Thos. Cook & Son come agenti della « Compagnia Anonima Generale d'Assicurazioni contro gli Accidenti Ferroviari o Marittimi (Ocean, Railway and General Accident Assurance Company, Limited.) »

Assicurazione dei Bagagli. Vantaggi speciali ai possessori di biglietti Cook, per l'assicurazione dei loro bagagli contro perdita.

Programmi si danno gratis agli uffici di Thos. Cook & Son o per posta, previo invio di bolli per l'affrancamento.

Giornale Cook per Viaggiatori, pubblicato a brevi intervalli, durante la stagione, in Europa, America, India ed Australia, prezzo cent. 25, per posta cent. 30. Contiene i programmi e dettagli di quasi mille combinazioni di viaggi, con prezzi per qualunque itinerario, i biglietti per i quali sono rilasciati da Thos. Cook & Son.

Guide. Le guide pubblicate da Thos. Cook & Son sono pratiche e concise. Dietro domanda se ne rilascia l'elenco.

Orario. — Manuale ed orario Cook pei Viaggiatori. con 9 carte geografiche. Prezzo L. 1.50. Pubblicato mensilmente.

Guida Cook per Londra. — Dettagli completi di tutti i luoghi interessanti. Con due carte. Prezzo Cent. 65, in tela dorata L. 1.30.

THOS. COOK & SON

Ufficio Principale: Ludgate Circus, London, E. C.

MEMORANDUM

MEMORANDUM

MEMORANDUM

10-82 — Tip. Capriolo e Massimino (1377)

UFFICI ED AGENZIE DI THOS. COOK & SON

UFFICIO PRINCIPALE: Ludgate Circus, Londra E C.

SUCCURSALI:

LONDRA — Corner Leadenhall and Gracechurch Streets.
33, Picadilly, di rimpetto alla Chiesa St. James.
82, Oxford Street.
Alberghi Langham, Metropole, Victoria, Savoy.
445, West Strand.
First Avenue Hotel, Holborn.
Di fronte alla Stazione di St. Pancras, Euston Road.
*Tourist Court, Crystal Palace.

BRIGTHON — 50, King's Road.
MANCHESTER — 61, Market Street. 98, Oldham Street.
BOLTON — 70, Deangsgate.
BLACKBURN — 5, Railway Road.
BURNLEY — 92, St. James Street.
OLDHAM — 110, Yorkshire Street.
LIVERPOOL — 51, Lord Street. Adelphi Hotel.
BIRMINGHAM — Stephenson Place, Hill Street. The Colonnade, New Street.
WALSALL — Leicester Square.
WOLVERHAMPTON — Lichfield Street.
LEEDS — 4, Royal Exchange.
BRADFORD — 8, Exchange, Market Street.
SHEFFIELD — Change Alley Corner.
HULL — 43, Lowgate.
NOTTINGHAM — 16, Clumber Street.
LEICESTER — 7, Gallowtree Gate.
DUBLIN — 117, Grafton Street.
BELFAST — 27, Royal Avenue.
EDINBURGH — 9, Princes Street.
GLASGOW — 162, Argyle Street.

UFFICI SUL CONTINENTE:

PARIGI — 1, Place de l'Opéra. Grand Hotel.
LIONE — Place Bellecour.
NIZZA — 16, Quai Masséna.
CANNE — 71, Rue d'Antibes.
MENTONE — 10, Avenue Victor Emanuel.
MARSIGLIA — 43, Rue Noailles.
BRUSSELLE — 41, Rue de la Madeleine.
COLONIA — 40, Domkloster.
VIENNA — 2, Stephanplatz.
BUDAPEST — 3, Dorotheengasse.
GINEVRA — 90, Rue du Rhône.
LUCERNA — Schweizerhofplatz.
LAUSANNE — 1, Rue Pepinet.
MILANO — 45, Piazza del Duomo.
FIRENZE — 10, Via Tornabuoni.
ROMA — 1 b, Piazza di Spagna.
NAPOLI — Piazza dei Martiri.
BRINDISI — Strada Marina.
VENEZIA — 140, Piazza S. Marco.
MADRID — 1, Carrera de S. Geronimo.
BERGEN — 21 a, Torvet.
ALGERI — 6, Boulevard de la République. Mustapha Supérieur.
MALTA — 308, Strada Reale, Valetta.

UFFICI ED AGENZIE NELL'ORIENTE:

BOMBAY — 13, Rampart Row.
CALCUTTA — 11, Old Court House Street.
RANGOON — Merchant Street.
*COLOMBO — Sig. Creasy, Agente speditore.
CAIRO — Vicino al Shepheard's Hotel.
ALESSANDRIA — Piazza Mohammed Ali.
ISMAILIA — Avenue de l'Appontement.
PORTO SAID — Vicino all'Albergo Continentale.
*SUEZ — Sig. A. W. Haydu.
GIAFFA — Hardegg's Hotel.
GERUSALEMME — Vicino alla Porta di Giaffa.
BEIRUT — Vicino all'Hôtel d'Orient.
COSTANTINOPOLI — Pera — 170, Grande Rue de Pera. Galata — 13, Topdjilar Djaddessi, Kara-Keni.
ATENE — Piazza della Costituzione, attinente all'Hôtel d'Angleterre.

UFFICI IN AMERICA:

NEW-YORK — 261-262, Broadway. 1225, Broadway.
BOSTON — 332, Washington Street.
FILADELFIA — 102, South Eighth Street.
CHICAGO — 231, South Clark Street.
JACKSONVILLE — 77, West Bay Street.
SAN FRANCISCO — 621, Market Street.
*PORTLAND, OREGON — 121, First Street.
*PROVIDENCE — 1, Weybosset Street.
*WORCESTER — 396, Main Street.
*MONTREAL — 143, St. James Street.
*QUEBEC — 32, St. Louis Street.
*TORONTO — 56 e 72, Yonge Street.
*HAMILTON — (Ont.) — 11, James Street.
*NIAGARA FALLS — Clifton House.
*NEW LONDON (Conn.) — Crocker House Block.
*KINGSTON (Ont.) — Cor. of Johnston & Ontario Streets.
*BALTIMORA — 133, East Baltimore Street.
*OTTAWA — 27, Sparks Street.
*ST. JOHN (N. B.) — 97, Prince William Street.
*KANSAS CITY — 814, Main Street.
*MEXICO CITY — Juan Ritter.
*ST. AUGUSTINE (Fla.) — 11, North George Street.
*DETROIT — 319, Hammond Building.
*WASHINGTON — 921, Pensylvania Avenue.

UFFICI IN AUSTRALIA:

MELBOURNE — 82, Swanston Street.
SYDNEY — 4, Hunter Street.
DUNEDIN — 95, Princes Street.
WELLINGTON — 52, Lambton Quai.
*ADELAIDE — 1 e 2, Broken Hill Chambers, King William Street.
AUCKLAND — 4, Victoria Arcade.

Con * Agenzie a BRISBANE, BALLARAT, BENDIGO, GEELONG, LAUNCESTON, CHRISTCHURCH, BLUFF, LYTTELTON, INVERCARGILL ecc.

Lettere, domande di biglietti, ecc., si devono indirizzare a THOS. COOK & SON, ai suddetti Uffici.

AGENZIE SUCCURSALI:

*NOTTINGHAM — Sig. Patchitt, 128, Derby Road.
*DERBY — Sig. Clulow, Libraio, Victoria Street.
*BRISTOL — Signori Warton & C., 13, Clare Street.
*CARDIFF — Sig. W. T. Trounce, Bute Docks.
*PLYMOUTH — Sig. Spearman & Spearman, 19, George Street.
*PORTSMOUTH — Sig. Curtiss & Sons, Broad St.
*BARNSLEY — "Chronicle" Office, Peel Square.
*HALIFAX — Signor L. Holt, 35, Union Street.
*HUDDERSFIELD — Sig. B. Brown "Weekly News" Office.
*PRESTON — Sig. Wood, 130 b, Church Street.
*NEWCASTLE-ON-TYNE — Sig. Franklin, libraio, Mosley Street.
*SOUTHPORT — Signori J. Sergeant & Son, 10, London Street.
*QUEENSTOWN — Sig. James Ryan (Signori J. Scott & C.)
*CORK — Signori Barter & Sons, 92, Patrick Street.
*OBAN — The Esplanade.
*BORDIGHERA — Signori fratelli Bolognini, Banchieri.
*HYERES — The English Bank.
*BALE — Signori de Speyr & C.
*CARLSBAD — Signor Lederer.
*TORINO — Hotel Trombetta.
*SAN REMO — Sig. A. C. Benecke, 15, Corso Vittorio Emanuele.
*PORTO SAID — Sig. G. Royle
*CHRISTIANIA — Signori H. Heitman & Son.
*TRONDHJEM (Norvegia) — E. A. Touseth, Jun. Strandgaden.
*STAVANGER (Norvegia) — C. Middelthon, The Quay.
*NAES (Romsdal) — Sig. Arne Mjelva.
*GUDVANGEN — Sig. A. Barclay Meidell.

* Quelle segnate coll'asterisco sono Agenzie Succursali, autorizzate soltanto a fornire biglietti di viaggio e *Coupons* d'alberghi.

Biglietti Internazionali di Viaggi

PER

QUALUNQUE PARTE D'EUROPA

EGITTO, NILO, CANALE DI SUEZ

PALESTINA, TURCHIA

INDIA, AUSTRALIA, CHINA, GIAPPONE,

CON I

VAPORI POSTALI DEL PACIFICO PER S. FRANCISCO

Scelta di circa 500 viaggi in qualsiasi parte degli

STATI UNITI E DEL CANADÀ

INTORNO AL MONDO

Biglietto di viaggio per una persona o per comitive
sono forniti dalle seguenti

AGENZIE d'ORIENTE di THOS. COOK & SON

BOMBAY — 13, Rampart Row.
CALCUTTA — 11, Old Court House Street.
RANGOON — Merchant Street.
COLOMBO — Sig. E. B. Creasy.
CAIRO — Vicino a Shepheard's Hotel.
ALESSANDRIA — Piazza Mohammed Ali.
ISMAILIA — Avenue de l'Appontement.
PORTO SAID — Vicino all'Hôtel Continental.
GIAFFA — All'Hôtel Gerusalemme.
GERUSALEMME — Vicino alla Porta di Giaffa.
BEIRUT — Vicino all'Hôtel d'Orient.
COSTANTINOPOLI — 170, Grande Rue de Pera.
ATENE — Piazza della Costituzione.
MALTA — 308, Strada Reale, Valetta.

I biglietti sono validi da **CALCUTTA, BOMBAY, BEIRUT, GIAFFA, CAIRO, ALESSANDRIA, MALTA,** ecc., **ogni giorno, per qualunque treno, battello a vapore,** ecc., per le linee indicate, tanto per viaggiatori soli, come per comitive.

Lettere, domande di biglietti, ecc. possono essere indirizzate a qualunque degli Uffici sopra indicati od agli uffici di

COOK a LONDRA o del CONTINENTE, cioè

UFFICIO PRINCIPALE: Ludgate Circus, Londra

PARIGI { **1, Place de l'Opera.**
Grand Hotel.
LIONE — 2, Place Bellecour.
NIZZA — 15, Quai Massena.
CANNE — 71, Rue d'Antibes.
MENTONE — 10, Avenue Victor Emanuel.
MARSIGLIA — 43, Rue Noailles.
BRUSSELLE — 11, Rue de la Madeleine.
ROMA — 1b, Piazza di Spagna.
VENEZIA — 140, Piazza S. Marco.
BRINDISI — Strada Marina.
NAPOLI — Piazza dei Martiri.
MILANO — 45, Piazza del Duomo.
FIRENZE — 10, Via Tornabuoni.
COLONIA — 2, Domkloster.
VIENNA — 2, Stephanplatz.
BUDAPEST — 3, Dorotheengasse.
GINEVRA — 90, Rue du Rhône.
LUCERNA — Schweizerhofplatz.
MADRID — 1, Carrera de San Geronimo.
ALGERI — 6, Boulevard Republique.

Ufficio Principale negli Stati Uniti — 261-262, Broadway, NEW-YORK.
Uffici in AUSTRALIA — Melbourne, Sydney, Adelaide, Auckland.